LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PANSTWA

Nr 22 (7). WARSZAWA, LIPIEC 1925. Rok II



LOT POCZTOWY W POŁUDNIOWEJ AFRYCE

*

* *

Jesteśmy w pełnym letnim sezonie. Ożywił się ruch na wszechświatowych linjach powietrznych, rozpoczęła się kampanja sportowych rekordów, zawodów. Zawody te dadzą miarę energji i sprawności pilotów wszystkich krajów, wykażą poczynione techniczne postępy i rozrost liczebny lotnictwa.

W niemieckich pięciokrężnych zawodach czerwcowych do konkursu staje około setki samolotów, we Francji zawody o puhar Zenith, nagrodę Solex, puhar Michelin'a, Wielką Nagrodę Francji, puhar Lamblin'a, puhar de Beaumont są tylko fragmentem ruchliwej kampanji sportowej, pełnej państwowych i lokalnych premij i nagród. Anglja z jej Derby i Royal Cup, Włochy z Coppa Baracca i Gran Premio d'Italia, Belgja z kilkoma zawodami, Stany Zjednoczone, wreszcie Czesi z dorocznym konkursem im. Prezydenta Masaryka w kampanji lotniczej zajmują wybitne miejsca.

*

Polski sport lotniczy.

W Polsce od lat kilku ustalony został doroczny sportowy konkurs noszący miano Lotu Okrężnego. Pierwszy w r. 1922 był realnym sukcesem, drugi odbył się w 1923.

Organizacja trzeciego w roku 1924 spotkała się z sprzeciwem gen. Levêque, ówczesnego szefa departamentu Żeglugi Powietrznej. Aero Klub musiał z niej zrezygnować a wędrowny puhar utknął w swej wędrówce w 1-ym pułku lotniczym.

Objęcie steru departamentu żeglugi powietrznej przez gen. Zagórskiego pozwoliło na nadzieję, że polski sport lotniczy odzyska utraconą wolność a w szerokich kołach lotniczych przyniosło zapowiedź pięciu lotów okrężnych w roku bieżącym, w których wszyscy nasi piloci będą mogli zmierzyć swe siły.

Zapewne o realizacji tych zawodów usłyszy niezadługo ogół polski, jednak sezon jest już w pełnym biegu a organizacja zawodów w porze jesiennej narażoną jest u nas zawsze na niepewność pogody.

Konkurs szybowców w Gdyni.

Organizowany przez Związek Lotników Polskich w Poznaniu, sfinansowany przez Ligę Obrony Powietrznej konkurs lotów szybowych odbył się w Gdyni w okresie od 17 maja do 14 czerwca r. b. i wykazał, jak zwykle, entuzjazm i poświęcenie konstruktorów, zapał pilotów i obojętność prasy. Okazało się także, iż teren w Oksywji nie nadaje się do lotów szybowych i że organizacja przyszłych zawodów musi być poprzedzona dalszem starannem badaniem terenów przez Ligę Obr. Pow. Państwa.

I te jednak zawody korzystnie odbić się powinny na technice polskich konstruktorów szybowców, pozwalając im czerpać wskazówki z własnych doświadczeń, zwalniając od zbyt nieraz ślepego poddawania się obcym wzorom lub inspiracji techniki płatowcowej.

Zawody ujawniły kilku dobrze zapowiadających się pilotów szybowcowych, którzy w odpowiednich warunkach dać mogą piękne rezultaty.

Połączenie Komitetu Lotnictwa Sanitarnego z Ligą Obrony Powietrznej Państwa.

Mówi się szeroko i niezawsze słusznie o polskiej niezgodzie. Lotnictwo dało przykład, który zaprzecza tej niekorzystnej dla nas opinji. Istniejąca od lat kilku, powstała w tym samym niemal czasie co Liga Obrony Powietrznej Państwa organizacja lotnicza, która energicznie i skutecznie pracuje nad tworzeniem w Polsce lotnictwa sanitarnego — Komitet Lotnictwa Sanitarnego — zgłosiła się na apel Walnego Zgromadzenia Ligi i połączyła się z nią, stając się w niej sekcją lotnictwa sanitarnego.

W ten sposób i ta dziedzina społecznej pracy lotniczej została ześrodkowana w Zarządzie Głównym i Komitetach Ligi — zyskać na tem powinna i praca nad sanitarnem lotnictwem.

Komitet Lotnictwa Sanitarnego przykładem swym powinien pociągnąć wszystkie Koła i Kółka, pracujące w Polsce w dziedzinie lotnictwa do racjonalnego zjednoczenia.

W jedności bowiem tworzy się siła!

K. JAS KOŁD.



A więc latamy bez silnika! Bez silnika rozpoczęliśmy historję lotnictwa. Bez silnika wykonał Lilienthal swe dwa tysiące lotów — bez silnika wznosił się de Bris, Mouillard, Ferber, Wright i wielu innych, czerpiąc energję do lotu swych szybowców w prądach wiatrów i we własnej ciężkości.

Udoskonalenie lekkiego silnika skierowało rozwój lotnictwa na obecne tory. Płatowiec, zaopatrzony we własne źródło mocy, jakiem stał się silnik, zaniedbał zupełnie wyzyskania dynamicznych pierwiastków natury.

Od natury odbiegliśmy daleko. Ptaki żaglolotу bez poruszeń skrzydeł utrzymują się długie godziny w przestworzach. Zasadniczą pracę za nie dokonywa wiatr, w którym żaglują — a lekko zniżając swój lot zdolne są długo szybować ku ziemi.

Płatowce silnikowe coraz bardziej oddalają się od tych zdolności — palmy pierwszeństwa w obecnej technice lotnictwa na innej zdobywane są płaszczyźnie, gdzie ostatnie słowo należy do płatowców nie posiadających niemal żadnej zdolności szybowania — w razie zatrzymania silnika ostro mkną one ku terenowi.

Z niemieckich wzgórz w Rhön powiało nowe hasło — hasło nawrotu do natury.

Zapoczątkowany przez Klemperera, Heintzena, Martinsa nowy prąd lotnictwa bez silnika opanował i inne kraje. Odezwała się Francja, Anglja, Czechy, Włochy, Rosja. Rywalizacja stworzyła nowe rekordy.

Rekordy te sięgają już dziś 8 godz. 4 min. 50 sek. lotu bez lądowania (Maneyrol), wysokosci 545 m. (Descamps), dystansu 8 km 100 (Thoret) a nieoficjalnie 59 km (Schultze).

Lotnictwo bez silnika ma żarliwych adeptów i ma zdecydowanych przeciwników. Ci ostatni widzą w niem rozrywkę, rozrywkę niebezpieczną i luksusową. Widzą w niem sport lokalny i sezonowy i odmawiają mu w konsekwencji wszelkiej wartości. Zapominają, że sporty zimowe i górskie są również sezonowe i lokalne i że takich lokalnych i sezonowych sportów jest więcej i nikt nie może odmówić im racji bytu. I nie chcą widocznie wiedzieć, iż sport jest dla narodu szkołą hartu, energji i szlachetnej rywalizacji.

Lotnictwo bez silnika ma jednak i inne zasługi, których nie można lekceważyć. Nie można lekceważyć doświadczeń i wskazówek technicznych, które stają się przyczynkami do zwiększenia przenikliwości i podniesienia wydajności lotniczej płatowców ani też wyrobienia czujności lotniczej i instynktu ptasiego pilotów.

Obecne zawody lotnictwa bez silnika w Gdyni, ochrzczone przez inicjatorów ze Zw. Lotników Polsk. w Poznaniu mianem II Wszechpolskiego Konkursu Szybowców były właściwie wywiadem sił naszych na tem polu. Miano konkursu nie odpowiada treści naszych nadbałtyckich lotów. Był to wywiad nietylko dla Polski, była to pierwsza próba dla każdego z uczestników, dla każdego samolotu. Dla pilotów było to pierwsze zetknięcie się z nieznanemi, nowemi warunkami lotu.

Z pośród kilkunastu konstruktorów, którzy stanęli na pagórku Oksywji, dwóch bodaj tylko, Jach i Drzewiecki, brali udział w poprzednich zawodach na Czarnej Górze — pomiędzy pilotami nie spotykamy nikogo z tych, którzy już mierzyli się z zadaniami szybowemi nad Białką. Żałować należy, że znani z tych lotów piloci: Bartel, Tadeusz Karpiński i Ulass nie wzięli udziału w zawodach.

Komitet Organizacyjny, uzyskując dla konkursu przeszło 20 poważnych nagród zrobił wiele, by uczynić go pociągającym, jednak szybkie tempo, w jakiem konkurs zorganizowano, a skutkiem tego zbyt krótki jego termin, spowodować musiało opóźnienie jednych, a nawet rezygnację ze strony innych. To też z 21 zgłoszonych uczestników tylko 15 samolotów przybywa do Gdyni, niektóre z nich jednak do chwili zamknięcia zawodów nie zostały całkowicie wykończone, pomimo, iż na miejscu zorganizowany warsztat został oddany do dyspozycji zawodników przez Komitet dla remontu i budowy.

Zapowiedziane na dzień 17 maja rozpoczęcie zawodów odbyło się punktualnie i już nazajutrz Strzelczyk na samolocie Bydgoszczanka braci Działow-

skich rozpoczyna krótkim lotem (15 sek. 25) zawody.

Wkrótce jednak okazuje się, iż wybrany teren nie posiada niezbędnych właściwości. Pagórki Oksywji o nieznacznem wzniesieniu nad poziomem gdyńskiej doliny przy wiatrach południowych mogły stać się terenem korzystnym dla doświadczeń szybowych i na tem Komitet Organizacyjny opierał swe nadzieje — niestety stały się one tylko marzeniem: w okresie zawodów panowały wiatry zachodnie lub zachodnio-północno-zachodnie, względnie zdecydowany Nord. Skłoniło to ostatecznie Komisję Sportową do zaniechania pierwotnego kierunku startu i do kierowania lotów z innych zboczy: niekorzystnych znów pod względem terenowym. Pod względem siły wiatru warunki również nie dopisywały — zawodnicy stawali do lotu przy wiatrach od 6 m. na sekundę, dokonano kilku lotów przy 4,5 m wiatru, naogół jednak na cały okres 27 dni zawodów zaledwie 12 nadawało się do latania.



JEST WIATR!



NA START.

To też dzięki tym warunkom, których zmienić nie zdoła najbardziej nawet sprężysta organizacja, rezultaty zawodów stać się musiały dla laików zawodem, a optymistów spowodowały do pesymizmu.

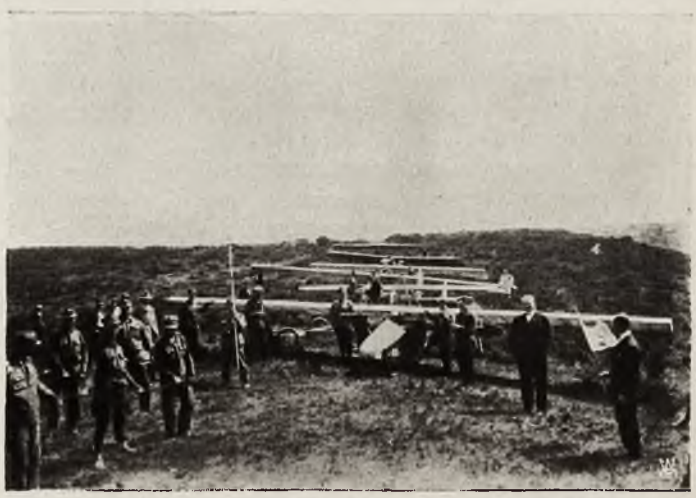
W rzeczywistości zaś zawody przedstawiają się interesująco. Szereg samolotów wykazał bardzo realne zalety — kilku pilotów robiło z dnia na dzień widoczne postępy, wtajemniczając się w arkana szybowania. Tu i owdzie wyczuwa się próby żaglowania, piloci pną się na wysokość, czynią zawroty.

Entuzjazm rośnie i pobudza energję — niepowodzenia i katastrofy nie zrażają nikogo. Od początku zawodów zwraca uwagę szybowiec Miś, kadłubowy jednopłat. inż. Bohatyrewa, na którym w pierwszym locie dn. 26 maja pilot Wrembel bierze czas 65 sek.,—Wrembel lata często, korzysta umiejętnie z każdego wiatru i terenu, ląduje ostrożnie, spokojnie i systematycznie totalizuje. Gdy Jach ogranicza się do dwóch lotów na swym znanym już z Czarnej Góry Żabusiu, przyswajając sobie odrazu dystans 560 metrów, który nie został przez nikogo przekroczony, a montującego się w warsztatach Bimbusia pozostawia Szulczewskiemu, Szulczewski i Jakubowski rywalizują z Wremblem, pierwszy na samolocie 3-go pułku lotniczego (konstruktor inż. Walis), drugi na szybowcu warszawskiej Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Stud. Politechniki (konstruktor stud. Drzewiecki), noszącym dumnie konterfekt Czarnego Kota. Inni uczestnicy bądź ulegają większym lub mniejszym niepowodzeniom i remontują pokaleczone członki swych ptaków, bądź montują pośpiesznie niewykończone samoloty, inni znów spokojnie czekają na „lepszą atmosferę".

Gra ryzykowna — kto kogo przetrzyma!

W dniu 8 czerwca po 9 pięknych lotach Czarny Kot po nieudanym odlocie, odwrócony do góry ogonem przerywa nić swego pięknie zapowiadającego się żywota. Ani rozważania na temat niebezpieczeństwa złego wyrzutu przez obsługę startu, ani remont warsztatów już go do życia nie powrócą.

Tymczasem Szulczewski wzbija się na wysokość 23 metrów nad poziom startu, a nowy niebezpieczny konkurent staje do zawodów. Jest nim Stempkowski na szybowcu lotników morskich z Pucka, występującym pod dewizą „Śpiesz się powoli". Stempkowski odrazu wykazuje się jako doskonały pilot. Śpieszy



OGONEK DO STARTU.

istotnie, aby wyrównać czas stracony i czyni olbrzymie postępy. Fatalna katastrofa w dniu 11 czerwca skutkiem złamania się w locie sterownika przerywa pięknie rozwijającą się karjerę i kończy się poważnem pokaleczeniem Stempkowskiego.

Nie doczekawszy się orkanowych powiewów Grzmilas wyprowadza swojego „Orkana", który musi się kontentować mniej odpowiedniem środowiskiem. Orkan, któremu Jury przyznało pierwszeństwo do puharu Ligi Obrony Powietrznej Państwa „za najlepiej skonstruowany szybowiec", daje kilka lotów nawet przy słabych wiatrach, które zapewne spowodowały niejedne wyrzuty sumienia u sympatycznego konstruktora. Lecz nikt nie powróci minionych dni...

Nic nie pomogą żale i narzekania — wszystko się kończy, skończyły się i zawody w Gdyni.

Zakończenie przynosi dyplomy i nagrody, których długą listę notuje nasza kronika, daje bilans nabytej wiedzy i doświadczeń oraz wypoczynek organizatorom, tym zwłaszcza, na których polskim trybem podziału pracy spadły ciężary obowiązków, a nie zaszczyty reprezentacji. Podział ten, uświęcony wiekami, którego utajonej mądrości nie ośmielilibyśmy się kwestjonować, sprawił, że inż. Bohatyrew, p. Święcicki, prof. Smosarski i niestrudzony komisarz sportowy i „do walki ze spekulacją" — major Płachta dali piękną miarę energji.



ORKAN MIZDRZY SIĘ PRZED LOTEM.



PO REKORD WYSOKOŚCI.

Uroczystość rozdania nagród odbyta w dniu 14 czerwca w Hotelu Kaszubskim na Kamiennej Górze pod przewodnictwem dowódcy marynarki komandora Unruga po przemówieniach płk. de Beauraina, prezesa Jury, inż. Bohatyrewa z Komitetu i ppłk. Grzędzińskiego w imieniu Ligi, zakończyła się skromnym wspólnym obiadem, gdzie musująca wylewność serc polskich zastąpiła najzupełniej cudzoziemskie wina, a w harmonji poszumu Bałtyku przerywanej programowemi dźwiękami hotelowej orkiestry dziękowano sobie nawzajem, polskiej marynarce za nasze morze, Lidze Obrony Powietrznej Państwa za umożliwienie materjalne całej imprezy, organizatorom za zawody, a społeczeństwu polskiemu za zdecydowaną wolę życia, która jest i będzie rękojmią, iż nie ustaniemy w pracy lotniczej.

Od nas zależeć będzie, byśmy wybrali dobrą drogę.

ŁL. BŁ.

O zdrowie lotnika.

Z chwilą rozwoju lotnictwa wojskowego i cywilnego, zaczęto zwracać baczną uwagę na ludzi poświęcających się zawodowi lotnika. Jeszcze w tych czasach kiedy samoloty były nowością, badania lekarskie wykazały potrzebę pewnych odpowiednich warunków pracy i jej ograniczeń dla górników, nurków, jakoteż dla ludzi poświęcających się sportom. Powstały w ten sposób kryterja ilości i jakości pracy i badania szczegółowe organizmu, zdolności i sił danych osobników w stounku do ich zawodu. Zresztą poco sięgać daleko; zwyczaj oględzin lekarskich przy wstąpieniu do służby wojskowej jest ogromnie dawny i wszystkim znany.

Przeto już przed wojną, głównie zaś w ostatnich latach zainteresowano się lotnikami. Doświadczenie ubiegłych lat wykazało, że prawie 75% wypadków rozbicia się samolotów należało przypisać nie tyle wadom aparatów, ile zbyt pobieżnemu badaniu i niedostatecznej kontroli stanu psychicznego pilotów. Dziś już niektóre państwa jak: Anglja, Francja, Stany Zjednoczone, Japonja i Włochy mogą chlubić się nielicznemi wprawdzie,



OBOZOWISKO W OKSYWJI.



ZWYCIĘSKI MIŚ LATA.

lecz postawionemi na poważnej stopie laboratorjami doświadczalnemi z dziedziny, jeśli tak ją nazwać można, „medycyny aeronautycznej". Na Zachodzie wszyscy lekarze znajdujący się przy pułkach i szkołach lotniczych obowiązani są badać perjodycznie stan zdrowia uczniów i pilotów.

Ze smutkiem stwierdzić należy, że u nas brak podobnych badań jest kompletny. Badanie kandydatów odbywa się bardzo pobieżnie. Jakież bowiem rezultaty dać mogą oględziny w czterech ścianach jakiegoś pokoju? Lekarze specjaliści w dziedzinie medycyny aeronautycznej twierdzą, że było im niezwykle trudno, w czasach gdy nie istniały jeszcze przyrządy służące do tego celu, stwierdzać konkretnie np. poczucie równowagi u danego osobnika. Dziś więc lotnictwo zagraniczne rozporządza całym szeregiem przyrządów, jak specjalne klosze służące do wywołania zmian ciśnienia atmosferycznego i niskiej temperatury, ruchome fotele, dające możność zbadania poczucia równowagi oraz laboratorja psychometryczne, fizjologiczne i bakterjologiczne.

U nas, jak dotąd, lekarz, chcąc wybadać np. zdolność utrzymywania równowagi jakiegoś kandydata do szkoły lotniczej, okręca delikwenta kilkanaście razy wkoło i puściwszy go nagle, stwierdza, czy ten zachwiał się czy nie. Tak prymitywne badanie nie stwierdza niczego i rezultaty mogą być tylko żadne. To też wypadki w naszem lotnictwie są niezmiernie częste.

Badania zawodowe muszą być bezwzględnie wprowadzone na jak najwyższą skalę. Nie chodzi tutaj wcale o podstawowe oględziny wstępne, które jak wiadomo odrzucają ludzi o chronicznych wadach organizmu. W pierwszym rzędzie wymagane być muszą i ściśle ocenione następujące cechy: zdrowe serce, płuca, nerki i system nerwowy, dobry wzrok i słuch, odporność na zmęczenie i t. d.



JACH LECI PO REKORD DYSTANSU.

Zbadanie powyższych nie przedstawia większych trudności. Sprawa komplikuje się jednak kiedy przejdziemy do również niezbędnych badań psycho-metrycznych. A więc stanu reakcji nerwowych, t. zw. zimnej krwi, bystrości umysłu i tego, co się nazywa „zdolnością lotu".

Najbardziej skrupulatne badania wstępne nie stanowią przytem gwarancji. Zdolności swe lotnik potrafi ujawnić dopiero po dłuższym czasie latania (4—10 lotów). Dużo bardzo uczniów z chwilą nadejścia próbnych lotów staje się niezdolnymi do dalszej nauki. Tłumaczy się to w pierwszym rzędzie brakiem przyzwyczajenia i odruchami natury nerwowej i psychicznej wywołanemi nowemi wrażeniami, jak świadomością oderwania się od lądu stałego i mimowolną obawą wypadku. Perjodyczne badania i stała piecza lekarska nad początkującym lotnikiem jest więc rzeczą nieodzowną i olbrzymiej wagi.



LOTNICTWO SZYBOWE TO NAWRÓT DO NATURY... DWAJ PRZYJACIELE: KPT. JAKUBOWSKI I CZARNY KOT.

Zasłużony badacz francuski na polu medycyny aeronautycznej Dr. Jarsaux mógł stwierdzić z własnej praktyki, że na 100 kandydatów do zawodu lotniczego mniej więcej 25—20 może być dopuszczonych do szkoły, a z tych zaledwie 10—4 zostaje lotnikami. Niema się zresztą czemu dziwić. W każdym razie, budowa człowieka wykazuje, że nie był on przeznaczony do życia w przestworzach. Dziś lotnictwo jest jeszcze pewnego rodzaju sztuką; prawdopodobnie z biegiem czasu rozwinie się ono tak dalece, że jak teraz każdy człowiek ma swój określony zawód: inżyniera, robotnika, lekarza, rolnika i t. d., tak samo zwyczajnym będzie zawód lotnika. Człowiek ma dużą zdolność przyswajania sobie różnych warunków życia i będzie też z czasem więcej odporny na trudy lotnictwa. Z człowiekiem zdrowym racjonalny „trening" robi niemal cuda!

Słyszy się często powiedzenie, że ktoś „stargał" sobie zdrowie podczas wojny. Takiemu targaniu zdrowia podlegają piloci tak w czasie wojny jak i pokoju. Składają się na to przyczyny nietylko psychiczne, lecz i czysto fizyczne. Obserwacje kilku lekarzy-specjalistów angielskich i francuskich wykazały istnienie pewnych dolegliwości, którym podle-



BYDGOSZCZANKA W LOCIE.

gają nawet niektórzy bardzo doświadczeni lotnicy w chwili gdy znajdują się na dużych wysokościach, specjalnie przy szybkich zmianach ciśnienia atmosferycznego.

Pilot wystawiony jest na ciągłe zmiany warunków pracy. Można sobie łatwo wyobrazić stan jego serca lub płuc, przy zmianach wysokości lotu 2.000—7.000—3.000 mtr. i to licząc czas na minuty. Organizm przy takich warunkach wyczerpać się musi.



Sic transit gloria mundi...

TAK ODWRÓCONO CZARNEGO KOTA OGONEM.

Każdy pułk lotniczy ma swego lekarza, przy każdem lotnisku znajduje się ambulatorjum i pomoc lekarska! Dlaczego nie wykorzystać tego i nie stworzyć laboratorjum badań okresowych? Lekarz przydzielony do lotniska, badając pilotów stale, może mieć do rozporządzenia biuletyn stanu ich zdrowia i łatwość stwierdzenia pewnych odchyleń od normalnego. Nietrudno będzie wtedy stwierdzić, że np. pilot X potrzebuje odpoczynku, że pilot Y dziś nie może odbyć lotu, że pilot Z musi być zwolniony ze służby i t. p.

Z chwilą, gdy istnieją specjaliści chorób płucnych, wewnętrznych i t. d., w okresie gdy lotnictwo rozwija się coraz bardziej, należy stworzyć odpowiednich specjalistów. Mamy w Warszawie szkołę dla medyków wojskowych. Wystarczy wziąć przykład ze szkoły dla lekarzy wojskowych w Paryżu „Val de Grâce", gdzie jest cały szereg wykładów i demonstracji z dziedziny medycyny aeronautycznej. Czy nie dałoby się tego wprowadzić i u nas?

Wprowadzenie badań psycho - fizjologicznych wstępnych i późniejszych perjodycznych będzie tylko z korzyścią dla państwa, lotnictwa i wiedzy.

Lot de Pinedo.

Major Francesco de Pinedo odleciał w podróż z Włoch do Australji w dn. 22 kwietnia.

Majorowi towarzyszy mechanik Campanelli.

Lot odbędzie się na wodnopłatowcu Savoia 16 ter, przystosowanym do ziemnych lądowań, silnik jednak mocy 600 koni jest konstrukcji francuskiej znanej firmy Lorraine Dietrich.

Droga de Pinedo idzie z Sesto Calende do Melbourne znanym szlakiem indyjskim przez Rangun i Kalkuttę. Pierwotny plan lotu via Tokio został w drodze przez lotnika zmieniony, istotnie droga do Tokio odbiega od prostej linji w kierunku północno-wschodnim o przeszło 5000 km., tak, że trudno nawet zrozumieć racje, które skłoniły pierwotnie do ułożenia marszruty przez stolicę Japonji. Były to może względy politycznej, może handlowej natury, a może chęć rozegrania match'u o lepsze wyniki z Pelletierem Doisy. W każdym razie obecna zmiana jest najzupełniej usprawiedliwiona. Marszruta z Indji idzie wzdłuż archipelagu Indyj Holenderskich i dopiero na powrotnej drodze de Pinedo leci na Tokio.

Etapy podróży lotnika nie przekraczają dziennie 1100 km. Nie będziemy ich wyliczać, ograniczymy się do kilku głównych punktów podróży.

W dniu 25 kwietnia de Pinedo ląduje w Bagdadzie, dnia 30-go w Charbaar, gdzie burza go zatrzymuje, a konieczność małych reparacji postój przedłuża, dn. 8 maja lotnik jest w Bombaju, 11-go w Kalkucie, a 14-go w Rangunie. Na tej przestrzeni jednak szybkość ogólna przelotu nie dorównuje szybkości Pelletiera, który dokonał przelotu z Paryża do Rangunu w czasie krótszym o dni 8.

Z Rangunu lotnik włoski przebywa Singapoore, Batavię, Surobayę do Australji i dn. 3 czerwca ląduje w Perth, przebywając 17.130 km.

W Melbournie de Pinedo zatrzyma się dwa tygodnie, poczem drogą przez Manillę w 18 etapach poleci do Tokio, skąd w 25 etapach ma przelecieć do Rzymu, zamykając linję 53.890 km.

Ogólny budżet przelotu majora de Pinedo został preliminowany dekretem W. Komisarjatu Lotnictwa w wysokości 700 tys. lir.



DR JERZY LESISZ.

Komitet Lotnictwa Sanitarnego w Polsce.

Komitet Lotnictwa Sanitarnego w Polsce przystąpił do Ligi Obrony Powietrznej Państwa, gdzie stał się autonomiczną Sekcją w Zarządzie Głównym. Komitet ma za sobą dwuletnią historję. Dnia 9.I 1923 r. został ogłoszony rozkaz Ministra Spraw Wojskowych w „Dzienniku Rozkazów", zatwierdzający Komitety Utworzenia Lotnictwa Sanitarnego w Polsce, których najważniejszym celem byłoby zbieranie składek pieniężnych dla nabycia samolotów sanitarnych.

Komitety te — organizacje zbyt wielkie, nie mogły sprężyście i szybko rozwinąć swej działalności, dlatego też w ciągu pierwszych dwóch lat istnienia nie we wszystkich okręgach osiągnęły najwyższą sprawność. Spadek waluty markowej w tym okresie również nie sprzyjał powiększaniu się kapitału zebranego z ofiar.

Względy te skłoniły Ministra na wniosek Szefa Departamentu VIII Sanitarnego już w jesieni powołać do życia Komitet Wykonawczy Lotnictwa Sanitarnego w Polsce w składzie pięciu członków, który posiadał bardzo szerokie pełnomocnictwa dla żywszego propagowania akcji stworzenia wojskowego lotnictwa sanitarnego.

Komitet Wykonawczy utworzył Komisję Propagandy Lotnictwa Sanitarnego i od tej chwili rozpoczął się okres niezwykle ożywionej działalności Komitetu i Komisji, które doprowadziły do zebrania bardzo poważnego kapitału pozwalającego zakupić już w roku bieżącym dwa aparaty sanitarne. Prócz tego propaganda lotnictwa sanitarnego prowadzona drogą odczytów, publikacji fachowych artykułów w prasie stołecznej i prowincjonalnej doprowadziła do zrozumienia narazie w sferach lekarskich i aptekarskich konieczności utworzenia lotnictwa sanitarnego.



SPOSÓB ŁADOWANIA RANNEGO DO SAMOLOTU...

Propaganda ograniczała się przeważnie do kół lekarskich i aptekarskich i z tych sfer przedewszystkiem płynęły na cele Komitetu fundusze.

I na tym jednak terenie działalność propagandowa Komitetu Wykonawczego L. S. spotkała się z pracą propagandową Ligi Obrony Powietrznej Państwa, wywołując, odczuwaną zarówno przez pp. Okręgowych Szefów Sanitarnych jak i Komitety Wojewódzkie L. O. P . P., konieczność związania pracy Komitetu w możliwy sposób z L. O. P. P. Myśl ta kiełkując przybierała różne formy i dopiero w maju r. b. doszło do połączenia się Komitetu Wykonawczego z Ligą Obrony Powietrznej Państwa na warunkach kooptowania z pośród członków Komitetu Wykonawczego trzech członków do Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz utworzenia sekcji autonomicznej przy Głównym Zarządzie L. O. P. P. Wobec tego Komitety Lotnictwa Sanitarnego działać będą pod egidą Ligi Obrony Powietrznej Państwa i odtąd współpraca przyniesie zwiększone korzyści tak pod względem materjalnym jak i moralnym dla Lotnictwa Sanitarnego i L. O. P. P. Mam wiarę i ufność, że pod tym nowym dla nas sztandarem Ligi Obrony Powietrznej Państwa sprawa wojskowego Lotnictwa Sanitarnego jeszcze szybszym krokiem posunie się naprzód.

Że przystępujemy do Ligi Obrony Powietrznej Państwa nie bez żadnego dorobku mówią za siebie następujące dane:

1) posiadamy już jeden, przerobiony, płatowiec sanitarny typu Albatros C. X.;

2) zamówiliśmy i zadatkowaliśmy w Paryżu dwa płatowce sanitarne: jeden typu Bréguet 14 T. Bis z ofiar Polskiego Powszechnego Towarzystwa Farmaceutycznego i jeden typu Hanriot przez Dep. VIII Sanit., — na wniosek dr. Zawadzkiego Izba Lekarska Warszawsko - Białostocka uchwaliła zakupić jeden samolot sanitarny, — zebranie Polskiego Powszechnego Towarzystwa Farmaceutycznego postanowiło ufundować płatowiec sanitarny P. P. T. F. na który już zebrano około 30.000 zł. — kolejarze krakowskiej Dyrekcji Kolei Państwowych na wniosek p. prezesa Rucińskiego uchwalili opodatkować się jednorazowo na zakup innego znów samolotu sanitarnego — i krakowskie Towarzystwo Ratunkowe rozpoczęło akcję celem zakupienia samolotu sanitarnego.

W ten sposób w chwili przekształcenia się Komitetu w jego nową formę stwierdzić możemy, że mamy za sobą już znaczną dokonaną pracę.



Apel nasz do konstruktorów i działaczy lotniczych by wypowiedzieli się w sprawie budowy drewnianej i metalowej w lotnictwie przynosi plon Z otrzymanych odpowiedzi podajemy dziś poglądy inż. G. Mokrzyckiego i inż. W. Czapskiego, dyr. dep. w M. Kolei.

Drzewo czy metal?

INŻ. GUSTAW MOKRZYCKI:

Ankietę Lotu Polskiego w doniosłej sprawie zasadniczego tworzywa w produkcji samolotów uważam za niezmiernie aktualną i celową — mam nadzieję, iż potrzebę dyskusji na ten pierwszorzędnej wagi temat odczuwają wszyscy nasi konstruktorzy, to też z miłą chęcią staję do apelu.

Według mego zdania jeżeli pewną rzecz możemy równie dobrze wykonać z drzewa lub metalu, nie ulega wątpliwości że ekonomiczniej jest dany przedmiot wykonać z metalu. Pięknych mebli np. z metalu robić nie możemy, ale płatowce metalowe są z pewnością nie gorsze od drewnianych. Jakie tedy względy przemawiają na korzyść metalu?

1) Materjał drzewny jest niejednolity, z punktu widzenia wytrzymałości materjałów, dwa pręty wycięte z jednej deski mogą mieć różne właściwości. Nadto dobre gatunki drzewa, to wypadkowa szeregu przypadków, więc gleby, klimatu i t. d. i t. d. Natomiast dobry gatunek stali to rzecz procesu fabrycznego zupełnie ściśle określonego. Magazynowanie blachy stalowej nie wymaga wielkiej staranności, podczas gdy najpiękniejsze nawet drzewo przez lada przeoczenie w konserwacji można zupełnie zmarnować.

2) Dokładność obróbki metalu jest bez porównania większa niż u drzewa. Nadto drzewo obrobione zmienia pod wpływem warunków zewnętrznych swe wymiary, mimo najstaranniejszych środków zapobiegawczych.

3) Z kwestją powyżej poruszoną łączy się sprawa wymienialności poszczególnych elementów płatowca. Aby elementy były wymienialne, t. j. aby część już wbudowaną można było z jakichkolwiek powodów zastąpić elementem nowym, muszą ich wymiary być utrzymane w granicach przepisanych tolerancji. U metalu jest to kwestja bardzo łatwa do osiągnięcia, u drzewa w wielu wypadkach wprost niewykonalna.

4) Widzimy, że z punktami 2 i 3, łączy się sprawa seryjnej i masowej produkcji. decydująca w czasie wojny o losach armji na polach bitew. Tylko i jedynie metal nadaje się do masowej produkcji, gdyż dobra organizacja może wykluczyć niespodzianki przy produkcji surowca i przy produkcji właściwej.

5) Jeżeli jakaś produkcja jest masowa. jest ona równocześnie tania. Konstrukcja metalowa musi być zasadniczo tania, tembardziej, że przy obróbce metalu łatwiej wykluczyć pracę ręczną, niż przy konstrukcji drzewnej.

6) Wzgląd na konserwację. Konstrukcje metalowe są bezsprzecznie trwalsze i mniej podatne na niszczące wpływy otoczenia niż konstrukcje drzewne.

Tak więc widzimy, że właściwie zamiast pytania: drzewo czy metal trzeba dziś sobie zadać pytanie *jaki metal?*

Ściślej, metale lekkie czy stal? Gdyby ktoś 15 lat temu zapytał: drzewo czy duraluminjum, naraziłby się na kpiny. Umieliśmy tylko drewniane płatowce budować i basta. Otóż dziś jeszcze stalowych dobrze budować nie umiemy.

Dla mnie jednak nie ulega najmniejszej wątpliwości, że to jest kwestja niedługiego czasu. Za stalą przemawia mnóstwo względów. Więc łatwość produkcji surowca. Tańszy surowiec i półfabrykat, łatwiejsze metody łączenia elementów stalowych, mające za sobą całe lata pomyślnych prób (spawanie i zgrzewanie w miejsce nitowania).

Stosunek wytrzymałości do ciężaru stali nie jest gorszy niż u stopów lekkich. Jeżeli w produkcji stopów lekkich nie będzie jakiegoś rewolucyjnego skoku naprzód, stal musi lekkie metale wyprzeć.

W każdym razie *stal* to hasło na najbliższą przyszłość.

DYR. INŻ. W. CZAPSKI:

Czy w komunikacji napowietrznej mają być używane płatowce drewniane, czy metalowe?

Zagadnienie to jest stale na porządku dziennym. Walka o drzewo i metal w konstrukcji samolotow toczy się tak na łamach pism fachowych, jako też na terenie współzawodnictwa w fabrykacji.

Zwolennicy jednego i drugiego materjału przytaczają w jego obronie przekonywujące argumenty. Pod wpływem współzawodnictwa wynajdywane są nowe metody badania i zastosowania materjałów, stanowiących podstawę konstrukcji płatowca i w ślad za ostatniemi modelami metalowych Junkersów fabryki francuskie i angielskie budują doskonałe płatowce drewniane.

Jaki będzie rezultat tych zapasów? Odpowiedź na to pytanie jest dla nas bardzo ważna i pilna. Budujemy narazie płatowce wojskowe według wzorów zagranicznych. Lecz, niezawodnie, w krótkim czasie nasi konstruktorzy dadzą nam projekt samolotu polskiego. Już teraz zachodzi pilna potrzeba zająć się sprawą budowy krajowych płatowców komunikacyjnych.

Czy mamy zaczynać od płatowców drewnianych żeby później przejść na metalowe?

Nie będę przytaczał argumentów przemawiających za użyciem tego lub innego materjału. Są one znane czytelnikom „Lotu Polskiego".

Pragnę natomiast przeprowadzić pewną pouczającą analogję z dziedziny innych lokomocji, dotychczas używanych:

A zatem w dziedzinie lądowej komunikacji widzimy przeobrażenie konnego wozu drewnianego w udoskonalony samochód całkowicie metalowy.

Wszystkie najważniejsze części składowe wagonu tramwajowego są żelazne lub stalowe.

W wagonach kolejowych drzewo stopniowo za-

stępowane jest przez żelazo nawet przy budowie pudła, szczególnie w wagonach osobowych, przeznaczonych do pociągów pośpiesznych.

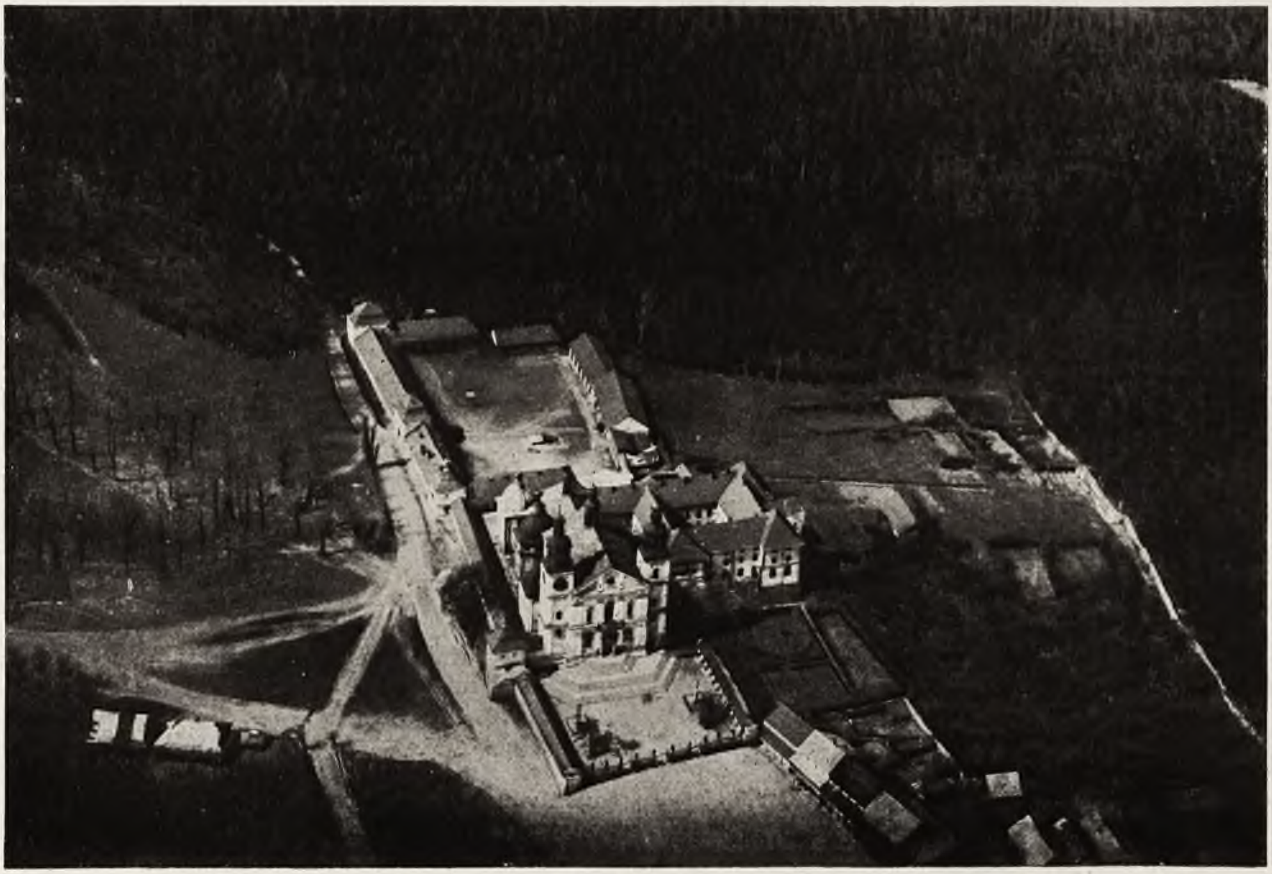
W komunikacji wodnej jesteśmy świadkami takiego samego zjawiska: nie byłaby do pomyślenia budowa współczesnego kolosu morskiego, gdyby chciano użyć do tego drzewa.

A zatem widzimy, że w miarę zwiększenia pojemności pojazdów i statków i w miarę zwiększenia się prędkości lokomocji, a zatem zwiększenia się i niebezpieczeństwa z tem połączonego, konstruktorzy bezwzględnie zastępują drzewo metalem.

Czyżby miało być inaczej przy budowie samolotów? Współzawodnictwo drzewa z metalem możliwem jest jeszcze przy budowie obecnych płatowców o małej pojemności. Musimy jednak jasno sobie powiedzieć, że przyszłość komunikacji lotniczej będzie mogła być zapewniona tylko przez zastosowanie samolotów o znacznie większej, niż dotychczas pojemności, pozwalającej znacznie obniżyć koszta transportu i takiej konstrukcji, która będzie mogła zapewnić bezpieczeństwo podróży w stopniu jaknajwiększym.

Obecne płatowce 6—12 osobowe nie wytrzymują kalkulacji wobec konkurencji innych środków lokomocji, a przedsiębiorstwa lotnicze mogą istnieć tylko dzięki otrzymywanym subsydjom. Obecny koszt podróży powietrznej oblicza się według taryfy pierwszej klasy pociągu pośpiesznego. Komunikacja powietrzna pod względem finansowym wówczas stanie na pewniejszym gruncie, gdy samolotami zaczną latać podróżni za biletami klasy trzeciej, po kilkadziesiąt osób na jednym płatowcu.

Sądząc z dotychczasowych postępów w konstrukcji płatowców komunikacyjnych, można spodziewać się, że taka ewolucja nastąpi w niedalekiej przyszłości, a to zdecyduje sprawę wyboru materjału na korzyść metalu.



KALWARJA POD KRAKOWEM.

Samoloty małosilnikowe.

W budżecie angielskiego cywilnego lotnictwa są przewidziane 22.000 funtów szterlingów, jako zapomoga dla sportowych klubów lotnictwa małosilnikowego. Angielskie Ministerstwo Lotnictwa dostarcza każdemu klubowi dwa całkowite samoloty małosilnikowe, jeden motor zapasowy, narzędzia i części zapasowe na ogólną sumę 2.000 funtów szterl. W razie rozbicia aparatu Ministerstwo przyjmuje na siebie połowę kosztów.

*

Małosilnikowy jednopłatowiec Pander (konstrukcji firmy Pander en Zonen w Hadze), który robił tak dodatnie wrażenie w ostatnim paryskim Salonie Lotniczym dokonywa bardzo udatnych lotów na lotnisku w Bourget koło Paryża. Podajemy jego opis techniczny: silnik Anzani typu „Y" 30 MK, całkowita długość 4,95 m, rozpiętość skrzydeł 8 m, powierzchnia 10,8 m, waga samego samolotu 175 kg, z całem obciążeniem 280 kg, największa szybkość 130 km.

POLARNY LOT AMUNDSENA.

Roald Amundsen w dniu 21 maja o godz. 17 m. 15 wyruszył z Zatoki Królewskiej (Kings Bay) na wyspie Szpicberg na wyprawę do bieguna północnego. Olbrzymie trudności dotychczasowych wypraw polarnych wielki badacz krajów podbiegunowych postanowił ominąć i aby je ominąć zdecydował użyć środków powietrznej żeglugi i dokonać lotu na dwuch wielkich metalowych wodnopłatowcach Dornier Wal niemieckiej fabryki Dorniera we Włoszech. Zakupione przy udziale amerykańskiego miljardera Lincoln Elswortha, którego syn wziął udział w wyprawie, samoloty przywiezione zostały na dwuch norweskich statkach Fram i Hobby, zbudowanych do polarnych podróży — statek Fram nieraz służył już Amundsenowi i Nansenowi w ich podbiegunowych wyprawach.

Podróż samolotem do bieguna północnego nie jest niemożliwością: Zatoka Szpicbergu jest oddaloną od bieguna o 1,105 km — poszczególne etapy lotu Pelletiera Doisy między Paryżem a Tokio, a szczególnie lot Lemaitre'a i Arrachardа z Paryża do Villa Cisneros (Senegalja) znacznie przekraczały odległość tę wraz z powrotną drogą.

Roald Amundsen nieraz przeliczał już te możliwości, wiedział, że w razie potrzeby będzie mógł, zamiast z powrotem do Kings Bay, zawrócić po przelocie nad biegunem w kierunku przylądka Kolumbji, na północno-amerykańskiej wyspie Granta, odległego od bieguna zaledwie o 700 km.

Załoga każdego samolotu składała się z dwuch pilotów i jednego mechanika: na płatowcu Amundsena byli to: doskonały pilot Hialmar Riser Larsen, pilot Omdahl, mechanik Horgen, na płatowcu Ellsworth'a piloci Dietrichsen i Feucht i mechanik Zinsmayer.

Płatowce Dornier Wal z 2 silnikami Rolls Royce Eagle IX łącznej mocy 720 MK mają dobrą opinję techniczną. Na jednym z tych samolotów włoski lotnik Locatelli w roku ubiegłym, gdy projekt wyprawy Amundsena, w której miał uczestniczyć, został odłożony, odbył długi przelot z Pizy we Włoszech przez Islandję do Grenlandji, szlakiem amerykańskiego lotu naokoło świata, niefortunne lądowanie na morzu zmusiło go do przerwania swej dalszej podróży.

Pojemność wodnopłatowca Dornier Wal pozwala na 2,500 kg wagi, użyteczność: dało to możność Amundsenowi zaopatrzenia wyprawy w żywność, przeważnie sproszkowaną, w utensylja kuchenne, namioty, narty, futra, broń palną, artykuły sanitarne i t. p. i znaczny zapas benzyny, smarów i trochę części zapasowych do silnika i samolotu.

Szybkość samolotu wynosi 180 km na godz., brano jednak w rachubę 150 km szybkości przeciętnej przy przeciętnych wiatrach przeciwnych.

Podróż więc do bieguna i z powrotem do Kings Bay nie powinna była przekroczyć 16 godzin, do Kolumbji, gdzie znajduje się dawny skład żywności z biegunowej wyprawy Peary'ego tylko godz. 12.

Roald Amundsen powinien był powrócić na Szpicberg nazajutrz dn. 22 maja, między godz. 10 a 12 w południe.

Od dnia tego mijały długie tygodnie, w ciągu których żadna wieść o Amundsenie do nas nie dotarła.

Aby zabrać większą rezerwę benzyny Amundsen pozostawił na wyspie nadawczą stację radjotelegrafu, skazując się na stratę wszelkiej łączności z cywilizowanym światem. Liczne tłumy, zwłaszcza w miastach skandynawskich oczekiwały wieści o triumfalnym powrocie odważnego badacza, którego przygotowania śledzono wszędzie z podziwem.

Biegun milczał.

Tysiące pytań cisnęły się na usta, tysiące przypuszczeń i trapiących wątpliwości błąkały się po głowach. Przeżyć ich nie zdołał we Florencji ojciec jednego z uczestników, miljarder Elsworth.

Amundsen nie jest lekkomyślnym młodzieńcem. Urodzony w Borje w r. 1872, szybko, pociągnięty urokiem nieznanych krain północy, staje się zapalonym żeglarzem. Opuszcza medycynę i przechodzi do marynarki, a w 1897 r. dociera do 71° szerokości. Bada północne brzegi Europy. W 1907-9 szykuje się do bieguna północnego, lecz po rzekomem odkryciu tego bieguna przez Peary'ego przerzuca swe zamiary na południe i w r. 1911 zdobywa na Framie biegun południowy. Wątpliwości czy Peary dotarł do samego północnego bieguna skłaniają go do wyprawy arktycznej. Entuzjasta lotnictwa decyduje się lecieć samolotem. Myśl ta spotyka wielu zwolenników od czasów tragicznej wyprawy balonem wolnym Andrée'go. Należy wspomnieć projekt wyprawy sterowcem Shenandoah, przygotowania Grettir Algarssona, szykowaną ekspedycję Mac Millona, finansowane przez Japonję zamierzenia Hammera. Okolice arktyczne odwiedzane już były przez lotników — Mittelholzera w 1923 r. (Szpicberg) i Locatellego w 1924 (Grenlandja), nie licząc rosyjskiego lotu na Nową Ziemię (1924 r.).

Wieść o zniknięciu Amundsena wywołała żywiołowy odruch ratowniczy. Utworzony w Stanach Zjednoczonych Komitet w ciągu pierwszych już dni zebrał przeszło pół miljona dolarów. Norwegja, Francja, Stany Zjednoczone organizowały wyprawy, w których zmobilizowano środki morskie i powietrzne. Jednak organizacja wypraw wymagała znacznego czasu, gdy tymczasem w sierpniu zapada noc polarna, a zasoby żywnościowe Amundsena i towarzyszy nie mogły być zbyt poważne.

Wszak długie miesiące i rok może mogły minąć zanim na niezbadanych przestrzeniach znalezionoby ślady nieustraszonych powietrznych żeglarzy, na przestrzeni pełnej wód nieznanych, lodowców ruchomych, lądów lasem iglic przeróżnego wymiaru pokrytych, przepaści śniegiem zasypanych, w których wszechwładnie panuje śmierć.

Dnia 18 czerwca radio—depesze przyniosły wieść o powrocie samolotów Amundsena. Mało wieści, przy których serca ludzkie na całym świecie tak jednakową współczują radością.

Wyprawa dotarła do 87° 20' północnej szerokości i około 40 mil geogr. pozostało jej do bieguna. Trudy niezmierne udaremniły jej dalszy lot, lecz obfite zdobycze wiedzy usprawiedliwiły ją zupełnie.

Wyprawa Amundsena jest nowym triumfem lotnictwa!

LOTNICTWO WOJSKOWE



GEN. BRYG. S. SKŁADKOWSKI.

Lotnictwo sanitarne.

Marzenia o lotnictwie sanitarnem są nie wiele młodsze od najstarszych legend ludzkości o locie. Już bohaterowie Homera, gdy „mgła przesłoniła ich oczy", tratowane kopytami koni bojowych, pragnęli, by cudownie szybkie skrzydła przeniosły ich ze zgiełku walki do zacisza domowego. To marzenie o powietrznych skrzydłach prześladowało wszystkich, pozbawionych pomocy, rannych i chorych, bez względu na epokę, od najdawniejszych aż do najnowszych czasów.

Z myślą dania ludzkości tych powietrznych skrzydeł ginie doktór medycyny Pilatre de Rozier, usiłując balonem już w 1785 roku przelecieć nad kanałem La Manche.

Gdy w 125 lat później Blériot spełnia ten zamiar, już w samolocie, generał-lekarz armji holenderskiej de Mooy marzy o przewożeniu rannych zapomocą samolotów względnie balonów.

W 1912 roku doktór Duchaussoy, sekretarz Stowarzyszenia dam francuskich, ogłasza konkurs na budowę samolotu sanitarnego, którego szkic tworzy lotniczka Helena Dutrien.

Tegoż roku, staraniem senatora francuskiego Reymond'a, lekarza i pilota w jednej osobie, oddany zostaje wczasie manewrów samolot dla potrzeb służby zdrowia. Senator Reymond nie może uzyskać tego dobrodziejstwa dla służby zdrowia w czasie wojny, bo ginie jako pilot od kuli wroga, zaraz w pierwszych miesiącach działań wojennych.

Karol Richet, profesor akademji lekarskiej już od 1893 roku pracuje nad skonstruowaniem maszyny do latania, opierając się na fizjologji lotu ptaków. Doktór Chassaing, pomagając jako student w pracowni Richeta, po raz pierwszy marzy o „niemożliwości" przewożenia rannych na wojnie drogą powietrzną. Powołany, już jako poseł do Izby Deputowanych, a lekarz rezerwy, na wojnę, Chassaing pracuje przez 20 miesięcy w pociągu sanitarnym. Gdy w pierwszych miesiącach wojny codziennie umierają ranni w jego pociągu, codzień cierpi z powodu „okropności i tragicznego realizmu wojny". Razu jednego ranny pilot krzyczy głośno, że nie zniesie męki transportu, że chce być wieziony swoim samolotem. Marzenia z czasów studenckich stają nanowo w umyśle Chassaing'a i z nieubłaganym nakazem żądają użycia samolotu, jako środka do przewożenia wszystkich rannych. Ale rzeczywistość jest daleką od marzeń młodości. Jedyną odpowiedzią na pierwsze żądanie Chassaing'a w Izbie Deputowanych i prasie paryskiej było: „Czyż i bez tego nie mamy dosyć śmierci!"

Z rodzinnego miasta swego Dijon otrzymuje Chassaing list, że propozycje jego powinny być przybite na drzwiach kościoła i gminy jego miejsca rodzinnego, jako wzór „niebezpiecznej bezmyślności". W końcu autor listu życzy, by Chassaing był pierwszą ofiarą swych fantastycznych doświadczeń.

Tej rady usłuchał ojciec lotnictwa sanitarnego i w czasie pierwszego lotu 22 września 1917 roku jednego rannego imitował Chassaing, a drugiego... worek z piaskiem.

Chassaing wybudował we wrześniu 1917 r. kabinę w płatowcu A. E. F., pozwalającą na transport dwóch rannych leżących. Płatowiec ten po miesiącu użyty został z powodzeniem na froncie rzeki Aisne, tak, że w 1918 roku doktór Chassaing w ten sam sposób urządził kabiny na płatowcach typu Bréguet, wprowadzając przytem boczną ścianę, odsuwaną przy wkładaniu rannych.

Szerszego zastosowania jednak lotnictwo sanitarne na froncie zachodnim nie osiągnęło, na skutek sieci doskonałych dróg kołowych i kolei żelaznych, umożliwiających transport rannych w samochodach i wagonach z dużą szybkością i wygodą. Bardziej gruntownym doświadczeniom z płatowcami sanitarnemi przeszkodziło zresztą zakończenie wielkiej wojny.

Mimo to francuska Dyrekcja Służby Zdrowia nie zaniedbała dalszych ulepszeń w dziedzinie lotnictwa sanitarnego i na kongresie chirurgów dnia 1-go października 1920 r. widzimy nietylko dwuosobowy płatowiec sanitarny typu Bréguet, ale nawet przystosowany na pięć leżących osób samolot Farman F. 50.

W czasie, gdy w samej Francji oddawano się drobiazgowym próbom i ćwiczeniom z samolotami sanitarnemi, sprawa przewożenia rannych i chorych na płatowcach nabrała potężnego rozmachu dzięki inwencji, śmiałości i wysokiemu poczuciu koleżeń-

stwa pilotów francuskich, latających poza granicami swej ojczyzny.

Mianowicie, korpusy okupacyjne francuskie w Syrji i Maroku były, a i obecnie są zmuszone prowadzić zaciekłe i uporczywe walki z miejscowemi szczepami, zaopatrzonemi w czasie wojny obficie w broń i amunicję. Poza bitnym i licznym nieprzyjacielem, wojska francuskie mają tam do pokonania niesłychane trudności terenu i klimatu.

W grudniu 1920 r., gdy do garnizonów francuskich w Syrji, bądź odciętych przez nieprzyjaciela, bądź zasypanych naokoło masami śniegu, nie można było dotrzeć inną drogą, jak powietrzną, rozpoczął się improwizowany transport na płatowcach. Rannego, wymagającego pomocy chirurgicznej, której nie można było udzielić w odciętym garnizonie — wnoszono na rękach przez otwór, przeznaczony dla pilota i układano na miejscu wyjętego karabinu maszynowego. W ten sposób można było przewozić tylko jednego rannego i to w dość niewygodnej pozycji do t. zw. Centrów Sanitarnych, będących w Beyrut. Aleppo, Damaszku i innych. W ten pierwotny sposób przewieziono od grudnia 1920 r. do marca 1921 r. przeszło osiemdziesięciu rannych którzy zginęliby, według wszelkiego prawdopodobieństwa, bez pomocy chirurga.

Na skutek tych doświadczeń rząd francuski wysłał w marcu 1921 r. do Syrji i Maroka płatowce sanitarne typu Bréguet 14 T. z kabiną Chassain'ga w liczbie 60 sztuk. W ciągu sześciu miesięcy dokonano tymi samolotami przeszło siedemset transportów rannych i ciężko chorych, bez wypadku.

Z miesiąca na miesiąc wzrastało zaufanie do nowego rodzaju transportu zarówno wśród lekarzy, jak, głównie, wśród samych poszkodowanych. Ranni byli najlepszymi propagatorami i apostołami płatowców sanitarnych, jako szybkiego, nie męczącego, pozbawionego wstrząśnień środka transportowego.

Zaraz po przysłaniu do Maroka płatowców sanitarnych Bréguet - Chassaing zaprowadzono stałą komunikację dla rannych między posterunkiem Issual, a szpitalem w Mekues zapomocą eskadry, złożonej z sześciu płatowców. W ciągu 57 minut przewiozła ona 18 rannych na przestrzeni wynoszącej 80 klm.

Nie jest to bynajmniej rekord odległości, gdyż w drugiej połowie 1921 r. na froncie w Syrji przewieziono rannych z brzegów rzeki Eufratu do szpitala w Aleppo, czyli na przestrzeni wynoszącej przeszło 250 klm., bez widocznych wpływów ujemnych. Oczywista, tak duże przestrzenie przebywać może ranny w samolocie Bréguet 14. T. Bis, gdzie kabina jest całkowicie osłonięta, ogrzewana prądem elektrycznym, widna, względnie oświetlona, — mieści w sobie dwóch rannych, leżących na noszach, przykrytych kołdrami, ogrzewanemi elektrycznością i lekarza lub sanitarjusza, mającego pod ręką wszelkie konieczne narzędzia i opatrunki oraz aparat do wdechiwania tlenu.

Jak widzimy, pomysłowość lekarzy, ofiarność i koleżeństwo lotników stworzyły nowy rozdział w historji dążenia do poprawy losu rannych i chorych.

Inne państwa pozostały pod tym względem daleko za Francją.

Niemcy w czasie Wojny Światowej uskuteczniali transport rannych płatowcami w sposób następujący: na górnej powierzchni skrzydeł płatowców bojowych i służących do celów łączności między piechotą i artylerją, przymocowywano rzemienie do przypinania noszy z rannymi. Nosze stawiano na skrzydle wzdłuż zewnętrznej powierzchni kadłuba płatowca. Ranny i nosze — starannie przymocowane. W dniach większych walk lotnicy obowiązani byli lądować na skutek umówionych sygnałów z punktów opatrunkowych kompanij sanitarnych dywizji, zabierali na skrzydła płatowca dwóch symetrycznie ułożonych rannych i przewozili ich do szpitala polowego, położonego na dalszych tyłach. Specjalnych płatowców sanitarnych w czasie wojny Niemcy nie używali.



PŁATOWIEC SANITARNY BRÉGUET 14 T.

Obecnie, wobec skrępowania lotnictwa niemieckiego i możliwości poczynań tajnych, trudno jest powiedzieć coś pewnego. Faktem jest, że wszystkie pasażerskie płatowce niemieckie, których mają 5 razy więcej niż Anglja, mogą być każdej chwili dostosowane do potrzeb sanitarnych. Niektóremi z nich, w razie potrzeby, przewożą nawet obecnie chorych. Napewno więc, w razie wojny, Niemcy nie będą cierpiały na brak płatowców sanitarnych, których nie omieszkają celowo zużytkować dla dobra swych rannych.

Armja amerykańska do dziś dnia nie wprowadziła specjalnych płatowców sanitarnych, posiłkując się w razie potrzeby do transportu rannych i chorych płatowcami zwykłemi. Ranni sadzani są na miejscu obserwatora. Powoduje to jednak szalone niewygod

przy przewożeniu chorych ze złamanemi kończynami dolnemi etc.

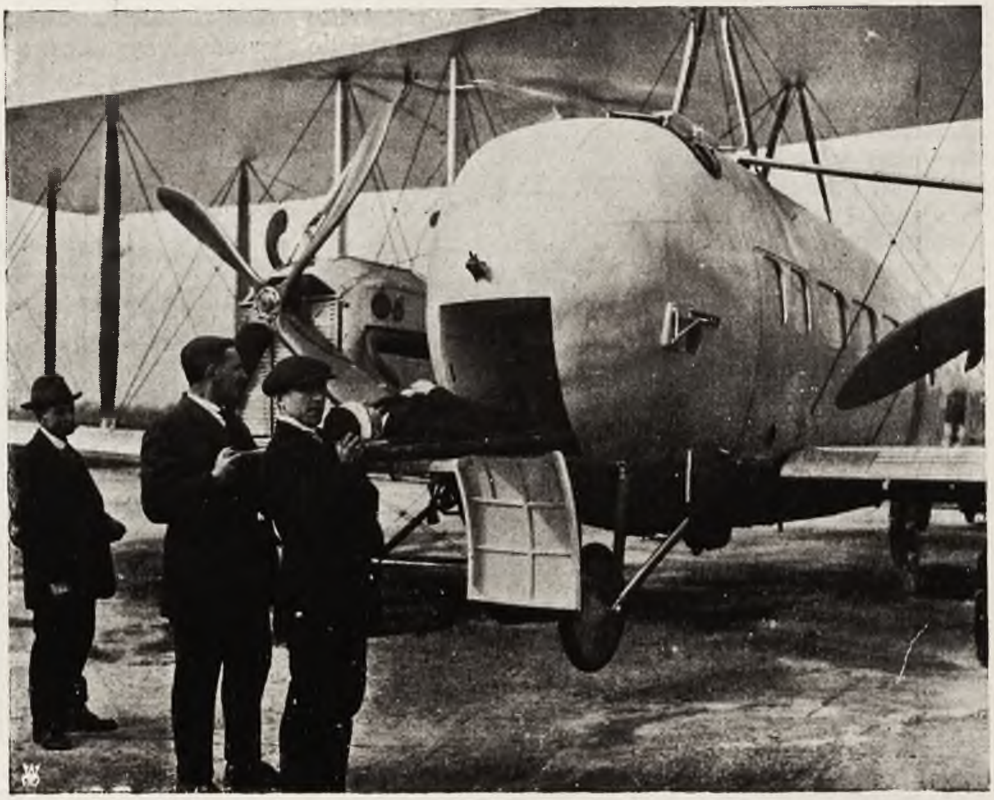
Anglja, idąc śladami Francji, zaprowadziła w swych kolonjach duże płatowce sanitarne, zwane ambulansami latającemi. W wygodnej kabinie jest miejsce dla ośmiu leżących rannych, lekarza i sanitarjusza. Specjalną uwagę zwrócono na zaopatrzenie w wodę i wentylację.

Ogółem ewakuowano dotychczas drogą powietrzną około 3,000 rannych i chorych, z czego $^1/_3$ zawdzięcza szybkości i łagodności ewakuacji nie tylko swe zdrowie, ale ocalenie życia, które przy innym rodzaju transportu niewątpliwie nie dałoby się utrzymać. Prawie cała ta ilość ewakuowanych zapomocą lotnictwa sanitarnego odnosi się do kolonij francuskich.

Głównymi dobroczyńcami setek rannych, właściwymi krzewicielami lotnictwa sanitarnego są pułkownicy-piloci Cheutin i Denain. Pierwszy do niedawna dowódca słynnego 37 pułku lotnictwa w Maroku, zajmuje obecnie wybitne miejsce w Ministerjum Wojny w Paryżu. Pułk. Denain, dowódca lotnictwa w Syrji, obecnie jest pierwszym adjutantem Prezydenta Rzeczypospolitej Francuskiej.

Czteroletnie użycie lotnictwa służby zdrowia pozwala twierdzić, iż wydajność jego zależy od następujących czynników: szczerego współdziałania lotnictwa i służby zdrowia; bezwględnej wiary, zarówno ze strony lekarzy, jak lotników, w przyszłość lotnictwa sanitarnego; wystarczającej ilości lotnisk; doboru samolotów, pozwalających na łatwe prowadzenie, wznoszenie się i lądowanie. Samoloty sanitarne powinny być tego typu co bojowe. Względnie duże koszta lotnictwa sanitarnego opłacą się, gdy przyjmiemy pod uwagę odciążenie kolumn transportowych i wpływ moralny na oddziały walczące. W czasie pokoju lotnictwo sanitarne jest pożyteczne, zarówno dla wojska, jak ludności cywilnej. Wojsko coraz więcej czasu spędza w obozach ćwiczebnych, gdzie brak szpitali. Brak ich również w mniejszych garnizonach. W centrach przemysłowych w razie nieszczęścia, przy katastrofach kolejowych, wylewach i nieszczęśliwych wypadkach, zachodzi również konieczność szybkiego transportu. We wszystkich tych wypadkach lotnictwo sanitarne jest niezastąpione. Dowiódł tego w praktyce, w życiu prof. Picqué z Bordeaux. Celem pokrycia Francji siecią linij powietrznych prowadzone są prace wspólne ministra wojny, higjeny i podsekretarjatu lotnictwa. Lotnictwo sanitarne również ma być zaprowadzone w Algierze i Tunisie.

Każdy korpus armji francuskiej w samej Francji otrzymuje po jednym samolocie sanitarnym. Samoloty sanitarne są łączone w grupy po 3 przy ośrodkach chirurgicznych, które mają obsługiwać. Ośrodki chirurgiczne są projektowane w Paryżu, Tours, Bordeaux, Lyonie, Nancy i Marsylji. Wkrótce więc we Francji całej spełnią się słowa twórcy lotnictwa sanitarnego Chassaing'a: „Przyjdzie czas, gdy samolot, który dotychczas niósł mord i pożogę, przyniesie ludzkości zdrowie i ocalenie".



SAMOLOT SANITARNY VICKERS VIMY.

Z włoskiego lotnictwa wojskowego.

Nowy półsztywny sterowiec. Lotnictwo wojskowe włoskie przystąpiło do budowy nowego półsztywnego sterowca, pojemności 53.000 m³.

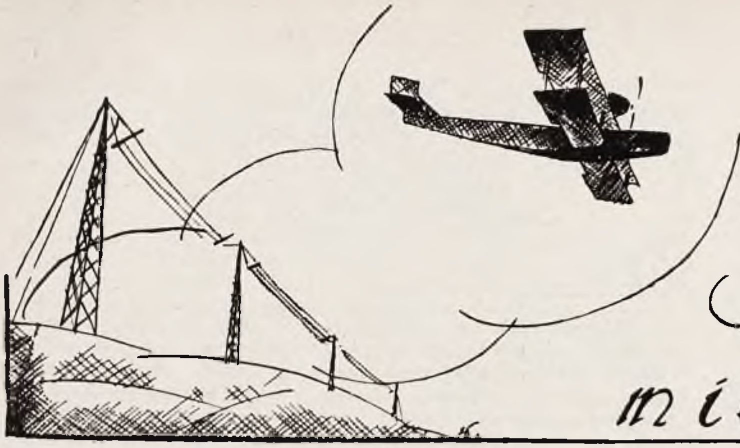
Sterowiec posiadać będzie jedną gondolę z przodu dla załogi i pięć dla agregatów silnikowych. Agregatów takich będzie sześć, po jednym na każdej gondoli, oprócz tylnej, która zawierać będzie dwa agregaty.

Promień działania obliczony jest na 5000 km, szybkość na 120 km/godz.

Sterowiec ma być gotowy jeszcze w roku bieżącym, próby lotu dokonane będą na lotnisku Clampino pod Rzymem.

Nowa organizacja. W dniu 5 maja reskryptem królewskim weszła w życie nowa organizacja i etat lotnictwa wojskowego we Włoszech.

Lotnictwo będzie miało: 2418 oficerów (26 generałów), 4197 podoficerów i 25000 szeregowców. Z 78 eskadr 60 będzie lądowych, 18 morskich.



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Przygotowania do lotu pirenejskiego. Dnia 18-go czerwca odjechał do Paryża p. gen. Zagórski w związku z przygotowaniami lotu pilotów polskich z Paryża do Lizbony. Ilość uczestników lotu została zredukowana do 12. Gen. Zagórskiemu towarzyszą w podróży mjr. Lepszy i por. Szałas. Gen. Zagórski ma udać się drogą powietrzną z Paryża do Londynu.

Fronval w Warszawie. Znakomity akrobata powietrzny francuski pilot Fronval bawi w Warszawie, gdzie dokonał wobec grona wojskowych kilku lotów popisowych na samolocie Morane-Saulnier.

Drugi wszechpolski konkurs szybowców w Gdyni. Konkurs rozpoczął się dn. 17 maja r. b. Zgłosiło się 21 uczestników, stanęło do startu 15.

W konkursie wzięły udział następujące maszyny (liczby oznaczają numery szybowców): 2) „Bydgoszczanka" braci Działowskich, pilot Strzelczyk; 3) „Żabuś" i 4) „Bimbuś" kpt. Jacha; 6) S. L. II i 8) S. L. III Sekcji Mech. Polit. Warsz. pilot kpt. Jakubowski, 10) „Orkan" por. Grzmilasa; 11) „Śpiesz się powoli" Lotnictwa morskiego, pilot Stempkowski; 12) „Miś" inż. Bohatyreffa, pilot sierż. Wrembel; 14) „Mewa" Poznańskiego Związku Kolejarzy, pilot Bilski; 15) „Czajka" Poznańskich Warsztatów Kolejowych, pil. Skrzypek; 16) „Mechanik" Sekcji Mech. Zw. Lotn. Polskich, pilot Gorzke; 17) „Rywal" p. Garsteckiego; 18) S. I 3 p. lotn., pilot Szulczewski, 19) S. III Kom. Woj. L. O. P. P. w Poznaniu, pilot płk. Kossowski, 20) „Motyl" Poznańskiego Koła Lotn. Szkoły budowy maszyn, pil. Gorzke.

Do dnia zamknięcia dokonano ogółem 93 lotów

Jury przyznało następujące nagrody:

A) *Za najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu jednorazowo:*

I nagroda: szyb. Nr. 12, konstruktor inż. Bohatyreff . . . 3000 zł.
szyb. Nr 12, pilot Wrembel . . . . 2000 „
od M. S. Wojsk.
Czas: 65 sek.

II nagroda: szyb. Nr. 11, konstr. por.-obs. Czechowski 1000 „
od L. O. P. P. Suwałki;
szyb. Nr 11, ppor-pil. Stempkowski — puhar firmy Winkelhausen.
Czas: 48 sek.

B) *Za najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu przy najsłabszym wietrze:*

I nagroda: szyb. Nr 12, konstr. inż. Bohatyreff — sygnet „Kurjera Poznańskiego";
szyb Nr. 12, pilot Wrembel — puhar Polskiego Automobilklubu
Wiatr: 4,4 N. Czas: 22 sek.

C) *Za osiągnięcie największej wysokości:*

I nagroda: szyb. Nr 18, konstr. inż. Walis — silnik lotn. Banku Poznańskiego;
szyb. Nr. 18, pil. Szulczewski . . . 1000 zł.
od Tow. Akc. Akwawit w Poznaniu
Wysokość: 23 m

II nagroda: szyb. Nr. 11, konstr. por.-obs. Czechowski — puhar p. Tarkowskiego z Poznania i 200 zł. ze Starostwa Puckiego;
szyb. Nr. 11, pil. ppor. Stempkowski . 500 „
od Komitetu Woj. L. O. P. P. Poznań.
Wysokość: 19 m.

D) *Za najdalszy lot po linji prostej:*

I nagroda: szyb. Nr. 4, konstr. kpt. Jach . . . 1000 „
od L. O. P. P. miasto Poznań;
szyb. Nr 4. pil. kpt. Jach . . . . 1000 „
od L. O. P. P. miasto Poznań.
Odległość: 560 m.

E) *Za ogólny czas lotów:*

I nagroda szyb. Nr. 12, konstr. inż. Bohatyreff. . 2000 „
od Komitetu Woj. L. O. P. P. Poznań;
szyb. Nr. 12, pil. Wrembel motocykl B. S. A. od Tow. Akc. Wapna i Cementu Piechcin.
Ilość lotów: 26. Czas: 955,5 sek.;

II nagroda: szyb Nr 11, konstr. por. obs. Czechowski 1000 „
od Kom. Woj. L. O. P. P. Poznań;
szyb. Nr. 11, pil. por. Stempkowski . 1000 „
od Komitetu Woj. L. O. P. P. Poznań.
Ilość lotów na szyb. Nr. 11 — 13. Czas: 425,7 sek. Nadto lot Stempkowskiego na szyb. Nr. 17 — 12 sek Razem 437,7 sek.

III nagroda: szyb. Nr. 18, konstr inż. Walis . . 500 „
od Komitetu Woj. L. O. P. P. Poznań;
szyb. Nr. 18, pil. Szulczewski — puhar mec. Chorzelskiego z Poznania.
Ilość lotów: na szyb. Nr 18 — 18, nadto pil. Szulczewski na szyb. Nr. 3 — 1 i na szyb Nr 4 — 1. Razem 20 lotów.
Czas: na szyb. Nr. 18 — 404,8 sek., na szyb. Nr. 3 — 16 sek., na szyb. Nr 4 — 4 sek. Razem 424,8 sek.

IV nagroda: szyb. Nr 10, konstr i pil. por. Grzmilas — przedmiot wartości 250 zł. wzgl. gotówką od Komitetu Org. Konkursu
Ilość lotów: 9. Czas: 248 sek.

V nagroda: szyb Nr 6 konstr. Sekcja Lotn. Koła Mech Stud. Polit Warsz — dyplom uznania;
szyb. Nr. 6, pil. kpt. Jakubowski — przedmiot wartości 250 zł. wzgl. gotówką od Komitetu Org. Konkursu
Ilość lotów: 9. Czas 224, 4 sek

F) *Za najlepiej skonstruowany szybowiec:*

I nagroda: szyb. Nr 10, konstr. i pil. por Grzmilas Tadeusz — puhar Zarządu Głównego L. O. P. P. (nagroda dla konstruktora).

Nagroda wędrowna Zarządu Gł. L. O. P. P. dla pilota nie została zdobyta.

Pilot Stempkowski w dn. 11 czerwca odniósł ciężkie obrażenia przy wypadku z szybowcem „Rywal" (Nr. 17).

Fabryka Plage i Laśkiewicz. Płatowiec Potez. Dnia 10 czerwca b. r. odbyła się w Lublinie w zakładach mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz sympatyczna uroczystość chrztu pierwszego płatowca nowego typu Potez XV.

Ceremonji chrztu dokonał gen. Romer w obecności p. wicewojewody lubelskiego Bryły, licznych przedstawicieli miejscowego społeczeństwa oraz zaproszonych przedstawicieli prasy warszawskiej

Ligę Obrony Powietrznej Państwa reprezentował członek Gł. Rady Nadzorczej p. Józef Szwejcer z Warszawy. Dyrektor firmy p. Arkuszewski oprowadzał zebranych po zakładach, udzielając szczegółowych wyjaśnień i specjalnie podkreślając ścisłą i stałą kontrolę wojskową której obecnie poddane zostały zakłady.

Fabryka czyni europejskie wrażenie i przygotowana jest w danej chwili do fabrykacji 25 płatowców miesięcznie. W ciągu najbliższych 4-ch miesięcy ma dostarczyć wojskowości 100 płatowców nowego typu

Z powodu złej pogody projektowany lot nowego Poteza nie odbył się. Natomiast dnia poprzedniego został on oblatany przez znanego pilota p. Mroczkowskiego, zaangażowanego przez firmę E. Plage i T. Laśkiewicz, i spisał się doskonale. Oby to było dobrą wróżbą na przyszłość!

FEDERACJA MIĘDZYNARODOWA AERONAUTYCZNA (F. A. I.).

Konkurs balonów kulistych o drugi puhar Gordon Bennetta. Po ostatecznem zdobyciu w roku ubiegłym puharu Gordon Benneta przez znakomitego belgijskiego pilota balonów Demuytera, belgijski Aeroklub z własnych funduszów wyznaczył międzynarodową nagrodę II puharu Gordon Benneta z regulaminem poprzedniego puharu, który zostanie przyznany państwu które trzykrotnie kolejno go zdobędzie.

Odlot do którego stanęło 18 zawodników, nastąpił w Bru kseli w dn. 7 czerwca.

Zwycięzcą zawodów jest belg Veenstra, który 10 czerwca o godz. 10 rano wylądował w Torignana (Hiszpanja) oddalonem o 1500 km. Następnym w klasyfikacji jest Demuyter (700 km.). Na 18 zawodników trzech wylądowało na morzu.

AFRYKA POŁ.

Poczta powietrzna. W marcu b. r. p. T. Boydell, minister poczt i telegrafu Związku Południowo-Afrykańskiego, otworzył nową powietrzną linję pocztową: Capetown—Durban. Linja ta połączy pięć największych miast pobrzeża: Capetown, Mossel Bay, Port Elisabeth, East London i Durban; całkowita odległość wynosi 1000 mil angielskich, czyli przeszło półtora tysiąca kilometrów.

Służbę pocztową spełniać będą zwykłe wojskowe samoloty, D H. 9, w których na miejscu, przeznaczonem dla obserwatora, będą umieszczone przesyłki pocztowe do 200-u kg. wagi. Ma to być na razie trzymiesięczna próba, na koszty której przeznaczono 9,000 funtów szterlingów. Aczkolwiek, dzięki niemożliwości przewożenia pasażerów, dochodowość nowej linji jest wątpliwą, opłaty pocztowe pozostały niezmienione.

Zaznaczyć należy, iż na czele południowo-amerykańskiego lotnictwa stoi Pierrie van Ryneveld, bohater przelotu Kair — Capetown. Nasza strona tytułowa podaje zdjęcie lotu na tej linji.

ANGLJA.

Anglo-niemieckie porozumienie w sprawie żeglugi powietrznej. Wobec tego że dotychczas nie istniał żaden układ w sprawie żeglugi powietrznej pomiędzy Anglją i Niemcami które nie podpisały międzynarodowej konwencji o żegludze powietrznej z dn. 19 października 1919 r. angielskie przedsiębiorstwa komunikacyjne od czasu, jak odnośne zastrzeżenia Traktatu Wersalskiego w Niemczech straciły moc obowiązującą zmuszone były uzyskiwać krótkoterminowe zezwolenia na wykonywanie lotów nad terytorjum Rzeszy. Stan taki, uniemożliwiając jakiekolwiek obliczenia handlowe towarzystw uniemożliwiał w rzeczywistości istnienie angielskich linji z Londynu do kolonji i do Berlina.

Delegaci rządu angielskiego płk Edwards i sir L. Bertram przeprowadzili w Berlinie pertraktacje celem podpisania układu któryby regulował stosunki lotnicze obu państw na lat 5. Układ ten ma zapewnić Anglji prawo na utrzymywanie regularnej codziennej komunikacji na wymienionych linjach i prawo przelotu do Pragi czeskiej.

Amerykański helikopter w Anglji. Helikopter konstrukcji amerykanina, Henry Berlinera, który odbył kilka pomyślnych wzlotów pod obserwacją lotniczych władz Stanów Zjednoczonych, wybiera się do Anglji w celu konkurowania o nagrodę 50.000 funtów szterlingów, wyznaczoną dla helikopterów przez brytyjskie ministerstwo żeglugi powietrznej. Aparat będzie pilotowany przez porucznika Harolda R. Harrisa.

Samolot małej mocy. Znana angielska firma budowy samolotów De Havilland skonstruowała nowy typ awionetki z silnikiem o 60 KM. Jest to dwupłatowiec szkolny, opatrzony podwójnym systemem kierowania i posiadający szybkość 140 km/godz.

Konstruktor angielski dążył do stworzenia aparatu łatwego do kierowania i wymagającego minimum kosztów utrzymania. Cel ten — o ile się zdaje — został osiągnięty. Podwozie awionetki — jest zbudowane w sposób tak mocny, iż pozwala na lądowania nawet gwałtowne. Pozatem skrzydła są składane i zajmują nie więcej niż 3 metry przestrzeni, co ułatwia przechowywanie aparatu w hangarach niewielkich rozmiarów.

BELGJA.

Konkurs samolotów turystycznych. W dn. 22 i 23 maja odbył się V Międzynarodowy konkurs płatowców turystycznych w Brukseli podług okrężnej marszruty Bruksela — Nivelles — Leodjum — Tirlemont — Bruksela. Lot okrężny uzupełniły zawody na odlot i lądowanie oraz na szybkość demontowania i montowania według warunków podobnych do angielskiego regulaminu w Lympne.

Pięć płatowców, które wzięły udział w konkursie zajęły w klasyfikacji następujące miejsca.

1. Caudron C 109 (Francja)
2. Demonty-Poncelet (Belgja)
3. Caudron C 168 (Francja)
4. Camgul 2 (Belgja)
5. Pander D (Holandja).

NIEMCY.

Niemiecki lot okrężny. W dniu 31 maja rozpoczął się wielki niemiecki lot okrężny. Marszruta lotu składa się z pięciu różnych okrężnych przelotów, które obowiązany jest każden uczestnik dokonać. Każdy z pięciu przelotów okrężnych może być wykonany w ciągu dwóch dni. Łączna długość lotu okrężnego wynosiła 5262 km.: pierwsze koło 970 km, drugie—1130, trzecie 1058, czwarte – 1070 i piąte—1094.

Do zawodów przyjęto 91 samolotów podzielonych na klasy: 1) poniżej 40 MK, 2) od 40 do 80 MK i 3) od 80—120 MK. przytem płatowce tej ostatniej ubiegały się o nagrodę im. Boelcke'go (50,000 zł. marek), a dwóch pierwszych o nagrody po 25,000, 15,000 i 10,000 zł. m. w każdej klasie. Specjalne nagrody im. Richthofena przeznaczono za silniki. Wśród silników przeważa Siemens 55 i 75 konny, Junkers 78 MK i 85 MK i Mercedes 120 MK, angielski Blackburne 14 MK i Anzani 40 MK w klasie małosilnikowej.

Odlot na każdy z pięciu przelotów odbywał się na lotnisku Tempelhof w Berlinie w obecności olbrzymich tłumów publiczności, pomimo złej pogody przechodzącej w ulewny deszcz.

Zwycięstwa odnieśli: 1) w klasie A pilot Lörzer na płatowcu Mercedes Daimler L. 21 z dwoma silnikami Mercedes 19 MK,

2) w klasie B pilot Hochmut na płatowcu Udet z silnikiem Siemens 80 Mk,

3) w klasie C pilot Ritter na płatowcu Caspar-Theis (C T. 2) z silnikiem Mercedes 100/120 MK.

Do szczegółowego omówienia konkursu powrócimy.

Ćwiczenia artylerji przeciwlotniczej w Niemczech. Podczas manewrów wojskowej floty niemieckiej w okolicach Warnemunde odbyły się również ćwiczenia artylerji przeciwlotniczej. Za cel służyły szybowce, samoloty zwykłe oraz balony kuliste.

ROSJA.

Przewóz kawioru samolotami. Jak „Conquête de l'air" donosi, rząd sowiecki buduje szereg samolotów z lodowniami w kadłubie, dla przewożenia kawioru z morza Kaspijskiego do Moskwy, względnie Europy zachodniej.

SZWECJA.

Rozwój komunikacji powietrznej na północy. Ruch przewozowy między Finlandją, a Niemcami i Szwecją rozwija się szybko i pomyślnie. Powietrzne linje: Helsingfors — Stokholm i Helsingfors — Królewiec przewiozły w ciągu pierwszych 6-u miesięcy ubiegłego roku 2644 pasażerów i ładunek ogólnej wagi 26 000 kg, złożony z poczty, gazet, pakunków i przesyłek towarowych. Przy tak intensywnej pracy w ciągu całego tego czasu, oprócz drobnych uszkodzeń motoru nie miano do zanotowania ani jednego wypadku.

WŁOCHY.

Nowa linja powietrzna Triest-Wiedeń. Jak donoszą dzienniki włoskie, Junkers znajduje się obecnie w Rzymie. Zamierza on wejść w porozumienie z finansistami włoskimi w celu założenia towarzystwa żeglugi powietrznej, któreby połączyło Triest z Wiedniem.

Linja ta połączyłaby powietrzną komunikację włoską z siecią Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej (dawniejsze Franko-Rumuńskie). W ten sposób sieć ta znalazłaby połączenie z projektowanemi przez włochów linjami powietrznemi między zachodniem morzem Śródziemnem, a Wschodem.

Jest prawdopodobnem, iż rząd włoski przyjmie projekty Junkersa.

Dwadzieścia rekordów w dwóch lotach. Wodnopłatowiec Dornier „Wal", zbudowany, za licencją, we Włoszech przez fabrykę „Costruzioni Meccaniche di Marina di Pisa", jest zaopatrzony w dwa motory Rolls-Royce „Eagle IX". Jest to jednopłatowiec, wykonany całkowicie z metalu, który utrzymać się może w powietrzu rzekomo przy działaniu jednego tylko silnika. Włoskiemu pilotowi inż. Guido Guidi, towarzyszył niemiecki pilot Richard Wagner i mechanik.

W pierwszym locie aparat uniósł pożyteczne obciążenie 1500 kg. w postaci piasku, jako balastu, i postawił następujące rekordy: szybkość na odległość 100-u km. — 173.38 km. godz.; na odl. 200 km. — 172.53 km. godz.; 500 km. — 171.00 km. godz. Całkowita przeleciana odległość — 507.38 km. Czas — 3 godz.33 min. 35 sek. wysokość 3.682 m.

Przy obciążeniu 2.000 kg. zostały osiągnięte następujące wyniki: szybkość na odległość 100 km. — 171.954 km. godz.; 200 km. — 170.622 km. Całkowita odległość — 253.69 km. Wysokość — 3.006 m. Zostały również pobite niektóre rekordy z mniejszem obciążeniem. W rezultacie, do Włoch przeszło 9 rekordów, trzymanych poprzednio przez Stany Zjednoczone, Francja utraciła 3-y, tyleż Danja, i Włochy postawiły pięć zupełnie nowych.

W rekordach powyższych, które zostały przyznane Włochom przez F. A. I., uderza okoliczność, iż samolot, na którym ich dokonano, aczkolwiek zbudowany we Włoszech — jest pomysłu niemieckiego, silniki pochodzenia angielskiego, a jeden z pilotów — niemiec.

Konkurs śmigłowców wielkiej mocy. Włoski Komisarjat Lotnictwa, który czyni wielkie wysiłki dla poparcia jego rozwoju w kraju, ogłosił obecnie konkurs dla śmigłowców (helikopterów), zaprojektowanych i wykonanych we Włoszech. Ogólna suma nagród wynosi około miljona lirów.

Zasadnicze warunki tych nowych i ciekawych zawodów technicznych są następujące:

Do konkursu dopuszczone są śmigłowce dowolnego rodzaju, bez żadnych restrykcyj co do umieszczenia głównych śmigieł, silnika przyrządów do kierowania lub do utrzymania równowagi.

Śmigłowiec może być zaopatrzony w jeden, najwyżej dwa. silniki następujących typów: S. P. A. — 200 MK, I. F. V. 4 — 185 MK, I. F. 6 — 230 MK, H. S. 34 — 180 MK, H. S. 42 — 295 MK Jupiter 360 MK, Lorraine 370 MK.

Konkurs składać się będzie z dwóch działów: wstępnego i ostatecznego. W pierwszym konkurenci przejdą próby na ziemi i w powietrzu.

1. Na ziemi: po odpowiedniem umocowaniu aparatu silnik będzie puszczony na jedną godzinę, pracując całą mocą.
2. Próba wysokości: każdy zgłoszony aparat dokona wzlotu co najmniej do wysokości 90 m i wyląduje bez wypadku.
3. Próba odległości: śmigłowiec przeleci w kierunku poziomym 200 m, nie dotykając ziemi.
4. Próba czasu: aparat ma zostać ponad ziemią przynajmniej 15 minut, nie wychodząc z koła średnicy 100 m, wyznaczonego na ziemi.

Po przejściu tych prób wstępnych aparaty będą dopuszczone do zawodów ostatecznych, które polegać będą na:

a) próbie wysokości,
b) „ odległości,
c) . przestrzeni, potrzebnej do wzlotu.

Obciążanie śmigłowców będzie zastosowane do mocy ich silników.

Zawody odbędą się w roku przyszłym, ścisła data nie została jeszcze określona.

Nagroda dla szybowców. W celu poparcia sportu szybowcowego Powietrzny Komisarjat włoski wyznaczył 100.000 lirów na nagrody dla zwycięzców w zawodach lotów bez silnika.

Sztuczny deszcz. Włoski Komisarjat Lotnictwa przy współudziale Ministra Gospod. Narodowego zamierza w najbliższej przyszłości przystąpić do doświadczeń nad sztucznym deszczem.

Podobne doświadczenia w Stanach Zjednoczonych dały rezultaty pożyteczne dla rolnictwa. Próby we Włoszech prowadzone będą na bardzo szeroką skalę, nie tylko ze względu na korzyść dla rolnictwa, lecz i w celu stworzenia nowego zakresu działania dla przemysłu lotniczego.

Z NASZEJ BIBLJOTEKI.

Inż. G. Mokrzycki. Lotnictwo zachodnie a nasze. Poznań 1924. L. O. P. P.

Mała książeczka — 29 str. Na tych stronach autor zdołał uchwycić wiele zagadnień i dać dużo ciekawych spostrzeżeń o drogach rozwoju i metodach pracy w lotnictwie na tle paryskiej wystawy lotniczej w grudniu 1924 r.

Styl lekki ułatwia dostęp do tych zagadnień nawet najmniej z nimi spokrewnionym ludziom. Temperament z jakim książka jest napisana, nieraz o nazbyt dotkliwym ostrzu czyta się z wielkim zainteresowaniem. Uwagom podnoszącym konieczność studjów nad lotnictwem metalowem trudno nie przyznać słuszności.

W.

Dr. Dyonizy Hellin — „Ucho jako narząd równowagi i orjentacji": Wyd. K. Wojnar, Warszawa.

W małej, bo obejmującej zaledwie 52 stron broszurce, streszcza autor w niezwykle przystępny i metodyczny sposób wyniki badań szeregu uczonych europejskich, jako też swoich własnych nad błędnikiem (częścią wewnętrznego ucha) jako narządem służącym człowiekowi do kierowania ruchami.

Z dobrem funkcjonowaniem tej maleńkiej części narządu słuchu związane jest pojęcie człowieka o przestrzeni, jako też zdolność orjentowania się w kierunkach. Z tego więc powodu książka ta powinna zainteresować lekarzy obserwujących pracę lotników, a także i samych lotników. Samolot umożliwił człowiekowi poruszanie się w trzecim wymiarze (pionowym); odpowiednia konstrukcja błędnika pozwala orjentować się w tym trzecim (normalny ruch naprzód i w tył, w lewo i prawo) kierunku, wszelkie zaburzenia i choroby ucha muszą zaś spowodować zatracenie orjentacji i uczucie zawrotu.

Błędnik jednak nie jest organem na tyle doskonałym, by odpowiadał w pełni tym nowym potrzebom człowieka; autor dochodzi do przekonania o konieczności stosowania w lotnictwie sztucznych aparatów stabilizacyjnych, które mogłyby uzupełnić braki fizjologiczne człowieka.

Jean des Loges „L'art de commander dans l'aviation". Mała książeczka o wielkiej treści, — która zyska sobie niewątpliwie sympatję każdego czytelnika świadomego rzeczy. Zdobędzie ją ona dzięki wielkiej, — a tak w druku rzadkiej — szczerości, dzięki zupełnemu uniknięciu wszelkiej blagi i grzmiących, a pięknych, słówek, tak wszechwładnie panujących we wszystkich działach współczesnej literatury europejskiej; wreszcie dzięki słuszności głęboko przemyślanych uwag, któremi dowódca jednej z francuskich drużyn lotniczych z czasów wojny dzieli się z całą prostotą z tymi, których mogą one zainteresować, a które podaje z całą otwartością, stanowiącą tak wybitną zaletę książki.

Pierwszy rozdział ma tytuł „Strach i Odwaga". Rozpatrzone są ich źródła i przyczyny, ich często dziwne i nieobliczalne objawy, ilustrowane szeregiem przykładów z rzeczywistego życia. Autor podkreśla obowiązek dowódcy wczuwania się w nastrój psychiczny swego oddziału i oddziaływania nań w sposób odpowiedni; jest to bezwzględnym warunkiem zachowania łączności duchowej i otrzymania w danym razie całości wysiłku nerwowego, na jaki słabe, podległe zmiennym wrażeniom istoty ludzkie są zdolne.

Dalsze rozdziały poświęcone są: „Moralnym nastrojom oddziałów", „Sposobom dowodzenia", „Radom dla dowódców". W rozdziale pod tytułem „Święty Związek", autor zastanawia się pokrótce nad pewną, od tak dawnych czasów istniejącą, rywalizacją rozmaitych rodzajów broni: piechoty z kawalerją, artylerji z inżynierją, — i wszystkich ich z nowoczesnem lotnictwem. Słusznie podkreśla, iż jeśli ta „piąta broń" nie została jeszcze wszędzie dostatecznie ocenioną i usamodzielnioną, to przecież wrota jej są szeroko otwarte dla wszystkich kandydatów.

Może nie odległe są czasy, kiedy wszystkie rodzaje wojsk lądowych stopią się w szeregach jednej potężnej husarji powietrznej

„Commander est un art difficile" mówi z właściwą sobie prostotą des Loges.

Maksyma ta jest słuszną we wszystkich dziedzinach, zarówno wojskowych, jak i całego życia: dowództwo jest to przyjęcie na siebie odpowiedzialności za wiele istnień ludzkich. Jest to więc rzecz poważna i godna zastanowienia.

Refleksje na ten temat Jean'a des Loges przydadzą się niewątpliwie każdemu dowódcy lotniczemu, pragnącemu sumiennie i ze zrozumieniem psychologicznem kierować swym oddziałem.

OD REDAKCJI.

W następnym Nr. **„Lotu Polskiego"** ukaże się studjum pod tytułem **„Zagadnienie lotnictwa na Międzynarodowej Konferencji o reglementacji obrotu materjałem wojennym"**, pióra **mjr. Szt. Gen. Adama Stebłowskiego**, który był członkiem Delegacji Polskiej na tej konferencji w Genewie, w maju—czerwcu b. r.



K. A. CZYŻEWSKI.

Awiator Celestyn Giletka.

HUMORESKA Z NIEDAWNEJ PRZESZŁOŚCI.

Pan Celestyn Giletka (jak chcesz, czytaj po francusku), felczer, cyrulik i fryzjer w jednej osobie, w mieście Klapaczyńce, poza swym potrójnym zawodem posiadał jeszcze jedną namiętność, którą jednak przez długi czas ukrywał przed oczyma współrodaków.

Nad drzwiami jego interesu wisiał mosiężny talerz, a w oknie wisiała skromna tablica:

Wyrywam zęby i golenie!
!! Dla P. P. Oficerów i Policji ustępy !!

który to napis miał zaspokajać ciekawskich, czem się właściwie przystojny pan Celestyn zajmuje.

Pokątnie i na ucho wprawdzie szeptano, że ten brunet z rozwichrzoną łysiną i czarnym raz na zawsze fontaziem, coś przed ludzkiem okiem ukrywa, — że po godzinach zajęcia z zębami i goleniami, w swej pracowni nad czemś przy spuszczonych roletach majstruje, — nikt jednak nie wiedział nic na pewno. Ten i ów wprawdzie bąknął coś nie coś o fałszowaniu pieniędzy, zakrzyczeli ich jednak inni ci i owi, — pan Celestyn Giletka bowiem miał opinję jednego z najtęższych patrjotów Klapaczyniec, a przytem był sekretarzem straży pożarnej, co też cośkolwiek znaczy.

Tylko tyle było wiadomem, że pan Celestyn sprowadził sobie kilka tajemniczych książek z obrazkami, nad któremi ślęczał dość często w oknie wychodzącem na miejski park. Książki te tak dalece pochłonęły uwagę i czas pana Celestyna, że literalnie zamienił się w samotnika. Nie widziano go ani w knajpce, ani na wieczornicach czytelni, w pracowni zaś swojej był mrukliwy i wiecznie zamyślony, co krwawo mściło się na brodach i policzkach odważnych klijentów i co wreszcie dało powód do pogłoski, że pan Celestyn trochę „fiu, fiu", czyli zwarjował. Ponieważ jednak do żadnej furji nie doszło, dano mu spokój, oczekując wyraźniejszych dowodów choroby.

Aż oto nagle pewnego poranku, pod normalnym napisem o zębach, goleniach i ustępach, pojawił się inny napis:

Poszukuję skórek z myszy w wielkiej ilości. Dobrze zapłacę, ewentualnie sam ze skóry obdzieram.

W Klapaczyńcach aż zawrzało, bo zdawało się, że ten szyld jest już aż nadto wystarczającym dowodem na „fiu, fiu" pana Celestyna.

Dano znać do starostwa i do magistratu, zawiadomiono księdza — proboszcza i naczelnika straży ogniowej, — a równocześnie gromadzono się tłumnie przed drzwiami fryzjerni, w oczekiwaniu niechybnych dalszych wydarzeń. Zaledwo od rana do wieczora dały na siebie czekać zawiadomione o wypadku władze, przez który to czas zebrane tłumy bawiły się w „łupnia" i t. p. rozrywki towarzyskie. Wreszcie o zmroku rozstąpiły się zwarte zwartogłowy i do oblęganej fryzjerni, w której pan Celestyn zamknął się na klucz, weszli: pan starosta, pan komisarz, burmistrz, sekretarz, ksiądz — proboszcz, pan aptekarz, naczelnik straży ogniowej, starszy przodownik, średni nauczyciel, młodszy oficjał sądowy i najmłodszy, chociaż jedyny, listonosz miasta Klapaczyniec.

Tłum przerwał osobliwe rozrywki i przez dalsze dwie godziny czekał cierpliwie na należne zadośćuczynienie jego ciekawości i dbałości o zdrowotność klapaczyńskich mózgów. Wreszcie po dwuch godzinach, gdy na ulicach i przed sklepami zapłonęły dwie lampki elektryczne, otworzyły się drzwi zakładu pana Giletki i na ustawione w nich krzesło wdrapał się sam pan burmistrz. Tłum się zakołysał, podnosząc gwałt nakazujący milczenie.

Pan burmistrz chrząknął, kraciastą chustą otarł pot z czoła i, spojrzawszy ku stojącym w zakładzie władzom, przemówił krótko, ale nieoczekiwanie:

— Szanowni obywatele i wy klapaczyńczanki! Jak ja wam powiadam, to wam mówię! Nieprawdą jest, jakoby pan felczer Celestyn Giletka dostał „fiufiu" panie bdziu!! A prawdą jest, że waszem podejrzeniem i postępowaniem robicie krzywdę jednemu z najzacniejszych patrjotów naszego miasta, panie bdziu, piwonierowi...

— „Pionierowi! Pionierowi!... — poprawił szeptem komisarz.

—Te, chciałem rzec – pionierowi wielkiej nauki na gruncie Klapaczyńca, panie bdziu, jaką jest eaor... ...aoer... aeuropa...

— Aeronautyka! Aeronautyka! — znów podszepnął pan komisarz.

— Te, aeronauka, czyli balony, cepyliny, samoloty i serowce... te, chciałem powiedzieć sterowce. Pan Celestyn Giletka nam tu zebranym władzom i księdzu dobrodziejowi wyjaśnił i wykalkulował wszystko jak na świętej spowiedzi, zasięgając naszej światłej i urzędowej panie bdziu opinji, a również prosząc o opiekę nad jego manipulowaniem. I dlatego my mówimy, rozejdźcie się do domów spokojnie i łapcie myszy, ale tak, abyście im skórek nie psuli. Bo mówię wam, bliskim jest miesiąc, a nawet, panie bdziu, dzień, w którym pan Celestyn Giletka cudu dokaże, w naszych oczach, wznosząc się w powietrze, ku chwale Klapaczyńca i okolicy. Pomóżcie mu w tem obywatele i dostarczajcie mu myszy jak najtaniej, bo „społem" panie bdziu to nasze hasło narodowe, tak samo dobre, jak „w zdrowem ciele zdrowe ciele"! Te... duch, duch! Panie bdziu!

Tłum z zatchniętym oddechem wysłuchał nieoczekiwanej mowy pana burmistrza, cośniecoś z niej rozumiejąc. Z tajemniczych machinacji pana Celestyna spadła choć w części zasłona. Tymczasem władze opuściły zebranie z godnością im tylko właściwą.

W drzwiach ukazał się sam pan Giletka. Zasugerowany znakomitą mową burmistrza tłum, zmieniając momentalnie swoją o szanownym felczerze opinję, — na jego widok wpadł w szał entuzjazmu i szyby wystawowe, tłukąc wśród wycia drugie dla pierwszego, co było dowodem nieposkromionej owacji.



„SZANOWNI OBYWATELE I WY KLAPACZYŃCZANKI!".

A w dwa tygodnie później zginęły wszystkie myszy miasta Klapaczyniec, za które pan Celestyn płacił od wagi, przyczem same skórki wyprawne były 5 razy cenniejsze od myszy w skórkach. Dopiero codzienne zjazdy furmanek z okolicy, po brzegi zapełnione stosami myszy polnych i domowych, zmusiły pana Celestyna do wywieszenia trzeciej tablicy w drzwiach fryzjerni:

Dziękuję! Mam dość! A nawet mogę odsprzedać o kosztach własnych!

Przez jakiś tydzień interesowano się jeszcze mysiemi skórkami i panem Celestynem, — później jednak ucichło i zmalało to zainteresowanie, a miasto Klapaczyńce na jakiś czas wróciło do normy.

*

Aż oto pewnego letniego dnia danego roku, przyszedł ten miesiąc i ten dzień, przepowiadany proroczo przez pana burmistrza.

Był to dzień, jakiego Klapaczyńce jeszcze wogóle nie pamiętały i nie przeżywały. Na zalane słońcem progi domów wysunęły się fotele i ławy, na których pousiadali najstarsi ludzie i kaleki, kiwając głowami na znak zdumienia i podziwu.

Już o siódmej rano pan aptekarz Pigułko zjawił się osobiście na wieży fabryki wody sodowej, służącej równocześnie za wieżę strażacką i, jako etatowy komendant straży ogniowej, zadął wspaniałą, dwutonową pobudkę na rogu myśliwskim, wypożyczonym na dzień uroczysty od księdza — proboszcza.

Zelektryzowani dźwiękami pobudki członkowie straży ogniowej, Kółka Rolniczego, Sokoła i św. Wincentego a Paulo w przeciągu niespełna 6 godzin byli już na miejscu pod wieżą.

Posypały się gromkie rozkazy i oto dwunastu strażników i sześciu członków innych stowarzyszeń, uzbrojonych w topory, hełmy, maczugi i lance, rozbiegło się po trzech ulicach miasta, aby dokończyć przygotowań.

O godz. 4-ej miał się zacząć ten triumfalny dzień, którego koniec nie był przewidzianym.

O godz. 2-ej czterech rycerzy św. Florjana zaciągnęło kordon przy wejściu do parku miejskiego, jeden wyznaczonym był do odpędzania od bramy przechodzącego bydła, sześciu sokołów sprzedawało bilety tłoczącej się publiczności. Było to rzeczą nie łatwą, zważywszy na nieustępliwość w targu mniej patrjotycznych obywateli. Pan aptekarz w strażackim hełmie, mundurze i butach z ostrogami, przy pomocy sekretarza gminy i nauczyciela, czynił honory parku. O godz. 3.30 nie było już ani jednego wolnego miejsca na 14 drzewkach i 3 ścieżkach ogrodu. W samym środku parku świeciła łysiną polanka otoczona drutem i szpalerem młodzieży szkolnej, a na polanie w samym środku wznosiła się ustawiona z ławek szkolnych i kuchennych trybuna dla znamienitszych gości i władz zapełniona już też doszczętnie wymienioną śmietanką z rodzinami.

O godz. 4-ej punktualnie zatrzymały się wszystkie serca w biegu, a przez tłum powiał szept:

— Już idzie!... Już idzie!...

I oto 3-ch sokołów wprowadziło na polankę pana Celestyna Giletkę, zwięzłym szpalerem chroniąc go od zgniecenia w tłoku. Kto żyw przykładał do oczu lornetki, binokle, soczewki i szkiełka od zegarków, by najdokładniej oglądnąć bohatera.

Na znak wzniesionej ręki pana aptekarza-komendanta uciszyło się i tylko gęste powietrze, falując od ścisku i wzruszenia, świadczyło o wschodzącem niesamowitem zdarzeniu.

Tymczasem na trybunie powstał pan burmistrz i przemówił gromko:

— „Kto dziecku w kołysce urwał łeb chytrze, ten później podniesie cetnary". Tak rzekł nasz wieszcz narodowy i nie pomylił się. Oto nadszedł dzień o którym mówiłem wam obywatele panie bdziu, w którym stojący przed nami pan Celestyn Giletka, pod protektoratem pani starościny i aptekarzowej...

— Krowy!! — ktoś z tłumu krzyknął nagle.

Krew obrazy zalała pana burmistrza, a z ławy zerwał się sam pan starosta i ryknął na cały głos:

— Kto śmie ubliżać?!

— Krowy! krowy! — rozległo się naraz kilka głosów.

— Powiedziałem starościny i aptekarzowej! — zapiał pan burmistrz.

— Ależ krowy wlazły do parku i mogą publiczność stratować! — wyjaśnił ktoś z drzewa incydent.

— Kto wpuścił krowy bez biletu! — krzyknął pan aptekarz.

— Pogotowie strażackie! Wyprowadzić, wyrzucić krowy za bramę!!

Nastąpił mały tumult połączony z krwiożerczym rykiem źle wychowanych zwierząt, który trzech strażaków łącznemi siłami, zlikwidowało wreszcie bez poważniejszego nieszczęścia.

Ale pan burmistrz speszony zajściem, krótko i węzłowato zakończył tak wspaniale rozpoczętą mowę:

— Pod protektoratem panie bdziu wyżej nazwanych pań, pan Celestyn Giletka oto, wzniesie się w naszych oczach w powietrze, co klapaczyńcom i jemu przyniesie sławę raz na zawsze. — Niech żyje pan Celestyn Giletka!!

— Niech żyje! Niech żyje!! —

Pan Giletka zaś, blady i wzruszony, z czarnym fontaziem na szyi, ale pewny siebie (czego go rwanie zębów i goleni nauczyło), ukłonił się kilka razy i dzwoniąc zębami ściągnął płachtę z tajemniczej kopuły.

Przed oczyma zastygłej w oczekiwaniu publiczności, z pod płachty wzniósł się w powietrze napompowany gazem, a zszyty z mysich skórek balon, otoczony linami, przywiązanemi do koła wbitego w ziemię.

Pan Celestyn kłaniając się ciągle przewiązał się wpół dwoma wolnemi linkami i wspiął się na palcach, chcąc spróbować klapy.

Nagle balon ruszony wiatrem poderwał się silniej, wyszarpnął kół z ziemi i zanim kto zdążył temu przeszkodzić, uniósł awiatora w powietrze. Tuzin rąk strażackich usiłowało go wprawdzie złapać za nogi,— ale niestety zapóźno.

Przeraźliwe krzyki pana Celestyna, uwieszonego głową ku ziemi i wierzgającego wszystkiemi kończynami, świadczyły o tem, że wzlot jego nie w ten miał się odbyć sposób.

Publiczność widząc grożące bohaterowi niebezpieczeństwo, zaczęła biegać tu, tam i z powrotem. Zadarte głowy wrzeszczały tysiąc rad. Ktoś wołał by sprowadzić sikawkę i haki! Ktoś radził uderzyć w dzwony kościelne! Pocztmistrz twierdził, że najlepiej zadepeszować po wojsko! Tymczasem balon powoli ale ciągle wznosił się w górę. Kobiety piszczały, dzieci płakały, mężczyźni zębami kłapali.

Ktoś przez silne szkiełko od zegarka zauważył, że pan Celestyn staje się sinym.

— On kona!!

Wtem skutkiem zmiany wiatrów, balon miast do góry, począł w bok szybować. Na chwilę zrobiła się cisza, bowiem na drodze balonu rosło drzewo. Ono jedno mogło go zatrzymać!... I... — zatrzymało.

Pan Celestyn jednak mimo usilnych prób i starań, nie mógł dostać się do żadnej gałęzi i wciąż wisiał głową w dół, między balonem a ziemią.

Ale Klapaczyńce miały tęgich obywateli, nie łatwo tracących głowy. Pan komendant już ją odzyskał i w krótkim czasie pod drzewo przytrzymujące balon zajechała beczka do polewania ulic i wóz strażacki z drabinami.

Cały tuzin strażaków z komendantem na czele, rozpoczął akcję ratunkową. Związano wszystkie drabiny i oparto je o ścianę balonu. A wtedy komendant z pięcioma strażakami poczęli się wspinać po szczeblach.

Publiczność cisnąc się u dołu, coraz okrzykiem jakimś dodawała otuchy bohaterom.

— Jeszcze trochę! — Zaraz, zaraz panie Celestynie! Staraj się pan oddychać głęboko! —

— Baczność! Głowa na lewo za płachtę! —

— Powoli! Powoli! Balon drzewo wyrywa!

I setka rąk starała się drzewo przy ziemi utrzymać.

Nagle... — Straszny trzask!... Ostre końce drabiny przedziurawiły bok balonu!

Co się następnie stało, trwało zaledwie kilkanaście sekund.

Zebrany w balonie gaz, z potwornym rykiem ulotnił się. Balon momentalnie chudł i miękł, jak kalosz, z którego woda wycieka.

I zanim ktoś zdążył coś więcej zrobić, aniżeli krzyknąć, pan felczer Celestyn Giletka, pan komendant-aptekarz Pigułko i pięciu strażaków runęło na głowy dodającej im otuchy publiczności, a w chwilę później miejsce tragedji nakryła olbrzymia powłoka balonu, zszyta ze skórek myszy i szczurów Klapaczyniec i okolicy.

Okładka, winiety i tytuły — rysunku p. Edw. Głowackiego, tytuły „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rysunku p. Stef. Osieckiego.

Redaktor: *J. Grzędziński.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

Biuletyn
Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 7.

ZARZĄD GŁÓWNY

Sprawa Podsekretarjatu Stanu. Sprawa ta wypełniła całkowicie porządek dzienny posiedzenia Zarządu Gł. w dniu 3 czerwca.

Po wysłuchaniu referatu ppłk. Grzędzińskiego i wyczerpującej dyskusji, powzięto następującą uchwałę: „Zarząd Główny L. O. P. P. stoi jednomyślnie na stanowisku utworzenia cywilnego Podsekretarjatu Stanu dla spraw lotnictwa i opracowania odpowiedniego memorjału, który będzie przedłożony Sejmowi i Rządowi".

Opracowanie memorjału powierzono ppłk. Grzędzińskiemu.

Połączenie z Komitetem Lotnictwa Sanitarnego. Na posiedzeniu w dniu 9 czerwca Zarząd Gł. uchwalił przyłączenie Komitetu Lotnictwa Sanitarnego do L. O. P. P. w charakterze sekcji autonomicznej.

Muzeum Lotnicze. Zarząd Gł. przystąpił do zapoczątkowania Muzeum Lotniczego. Opracowania projektu podjął się prof. Witoszyński. Uchwalono zakupić w porozumieniu z Komitetem Stoł. do Muzeum pierwszy polski silnik lotniczy inż. Zalewskiego.

Lot propagandowy. W dniu 24 czerwca wyleciał z Warszawy w podróż propagandową po kraju samolot Ligi P—POLB, pilotowany przez p. J. Proniewicza.

Przewidziany jest przelot na szlaku: Warszawa — Łódź — Piotrków — Radomsk — Częstochowa— Zagłębie Dąbrowieckie — Kielce — Radom — Warszawa.

Kurs prelegentów. W dn. 8 — 14 czerwca b. r. odbył się w Warszawie I Wszechpolski Kurs Prelegentów, zorganizowany przez Zarząd Główny L. O. P. P.

Zgłoszono na Kurs 57 kandydatów, zapisało się 38, uczęszczało regularnie 28. Kandydatów zgłosiły następujące Komitety: Warszawa — województwo, Warszawa—miasto, Lublin, Katowice, Kielce, Lwów.

Kurs obejmował następujące wykłady: „Samolot i jego budowa", „Historja lotnictwa", „Wojna w powietrzu", „Samolot i silnik", „Znaczenie modelarstwa", „Bitwa nad Marną", „Zastosowanie lotnictwa", „Zasady lotu", „Balony", „Organizacja i program L. O. P. P.", „Technika przemawiania", „Walka gazowa", „Lotnictwo komunikacyjne", „Sterowce", „Obrona przeciwgazowa". Wykłady były ilustrowane przeźroczami.

Obok wykładów teoretycznych, kierownictwo Kursu zorganizowało kika pouczających wycieczek praktytcznych. Tak więc uczestniczy Kursu zwiedzili m. in.: Centr. Zakłady Lotnicze, Zakłady Balonowe w Jabłonnie, Laboratorjum Aerodynamiczne Polit. Warsz., Podlaską Wytwórnię Samolotów w Białej Podlaskiej.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

Lwów. Kół miejscowych: zorganizowanych 118, w stadjum organizacji 95, razem 213. Członków: zarejestrowanych 5,407, niezarejestrowanych 8,686, razem 14,093.

Saldo z dniem 31 marca b. r. 31,808 zł.

Poznań. Ogólna liczba członków około 30,000, w czem organizacja kolejarzy dostarczyła 12,000 członków.

Saldo na 1 maja b. r. 58,695 zł. 24 gr.

Wyznaczono do podziału dla niezamożnych konstruktorów szybowców 1,000 zł. i na konkurs szybowców, jako nagrody 5,000 zł.

Ukończono urządzenie Wystawy Ruchomej w wagonie 4-tej kl. Wystawa objedzie ważniejsze miejscowości Województwa. Po skończonej turze może być wypożyczona sąsiednim Komitetom.

Świętochłowice. Komitetów powiatowych 9 i sekcja kolejowa na prawach Komitetu. Kół miejscowych 166, t. j. zorganizowanych około 45% gmin na Śląsku. Oprócz tego 47 lokalnych sekcji kolejowych. Członków 21,033, w tem 12,112 kolejarzy.

Saldo na 1 kwietnia b. r. 169,651 zł. 88 gr.

Komitet zamierza z własnych środków podjąć się urządzenia lotniska w Panewnikach. W tym celu pozyskał już odpowiedni teren pod lotnisko. Obecnie czynione są niezbędne starania w kierunku rozpoczęcia budowy hangarów.

Dzięki staraniom Komitetu przemysł górnośląski wykazał wybitną ofiarność na rzecz budowanego przez nas Instytutu Aerodynamicznego.

Kielce. Kół miejscowych 56. Członków 1,698.

Saldo na 1 kwietnia b. r. 24,864 zł. 58 gr.

Komitet pracuje obecnie nad zorganizowaniem wytwórni motorów samolotowych.

Łuck. Władze Komitetu ukonstytuowały się jak następuje:

Rada nadzorcza pp.: Wiktor Grażewicz, prezes Izby Skarbowej, Stanisław Baczyński, dyr. Banku Polskiego, Karol Waligórski, prezydent m Kowla, inż. Juljusz Belke, Karol Hulewicz, notarjusz, mec. Michał Skokowski, Józef Pruchnik, dyr. Okr. Dyrekcji Robót Publ., mec. Bolesław Błażejowski, dr. Bejlin, starosta Robakiewicz, Józef Falik, dyr. gimn. w Kowlu, Mojżesz Gliklich, rabin rządowy w Łucku.

Zarząd pp.: prezes Aleksander Dębski, wojewoda wołyński, wice- prezesi: Zygmunt Skrzyński, nacz. Wydziału Samorz. i pułk. Kalabiński, skarbnik Abraham Gliklich, przemysłowiec, sekretarz Witold Skarzyński, urz. W-twa. Członkowie: mec. Antoni Staniewicz, dr. Bolesław Zieliński, prezydent m. Łucka, Leon Zwoliński, ziemianin, Józef Feliński, nacz. Wydz. Dyr. Lasów Państw., starosta Podwiński, Chomin, insp. szk. powsz., Bronisław Gomułko, instr. Zw. Kółek młodz. wiejsk.

Komisja Rewizyjna pp.: Tadeusz Skrzynecki, dyr. Banku dla Handlu i Przemysłu, Edward Żukowski, dyr. Banku Ziemi Polskiej, Lucjan Czarnecki. kupiec.

Nowogródek. Komitetów Powiatowych 7.

Saldo na 1 kwietnia b. r. 11.126 zł. 05 gr.

Nowy Zarząd ukonstytuował się, jak następuje: prezes p. wojewoda gen. M. Żegota-Januszajtis, wiceprezes p. Lucjan Bochwic, prezes Sądu Okręgowego, sekretarz i skarbnik p. Witold Skotnicki, kontroler Majątków Państwowych, członkowie pp.: M. Parfjanowicz, J. Bylczyński, J. Jellinek. zastępcy pp.: Stan. Brochocki, Antoni Czechowicz, Cyprjan Szarejko.

ZJAZD SEKRETARZY.

Dnia 10 czerwca odbył się w biurze Zarządu Głównego II-gi Zjazd Sekretarzy Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P.

Reprezentowane były wszystkie Województwa, z wyjątkiem krakowskiego i poleskiego. Przewodniczył dyrektor biura Zarządu Głównego p. Garczyński. Zarząd Główny reprezentowali pp.: Barylski i płk. Grzędziński. Z ramienia szefa Dep. IV M. S. Wojsk. gen. Zagórskiego uczestniczył w Zjeździe pułk. Borejsza. Reprezentowany był także Związek Młodzieży.

Po odczytaniu protokółu z poprzedniego Zjazdu rozwinęła się ożywiona dyskusja, poświęcona głównie organizacji Tygodnia Lotniczego.

Uchwalono, że w myśl zezwolenia Min. Spr. Wewn. „Tydzień Lotniczy" odbędzie się w czasie od 6 do 13 września b. r. na terenie całej Rzplitej. Komitet Woj. Śląski winien wyjednać zezwolenie od władz miejscowych, aby „Tydzień" odbył się w tym samym czasie.

Omówiono wyczerpująco sprawę organizacji „Tygodnia", wydawnictw, kwesty, imprez dochodowych, uroczystości, propagandy i lotów propagandowych.

W dalszym ciągu uchwalono wydanie specjalnych odznak dla cywilnych działaczy L. O. P. P., opracowanie barw i wzoru sztandaru L. O. P. P., omówiono sprawę legitymacyj i odznak członkowskich.

Wobec tego, że Min. W. R. i O. P. nie zatwierdziło statutu Związku młodzieży, postanowiono wystąpić do Zarządu Głównego z wnioskiem o rozwiązanie tej organizacji. Wszelkie Koła młodzieży winny znajdować się pod opieką ciała pedagogicznego i zgłaszać się do Ligi, jako jej Koła (szkolne). Zarząd i Komitety zwrócą szczególną uwagę na Koła młodzieży. Koła te nie mogą zbierać pieniędzy na swoje własne cele, lecz winny przekazywać je odnośnym Komitetom, które ze swojej strony winny dopomagać młodzieży. Przy Zarządzie Gł. i Komitetach zostaną utworzone działy z odpowiednimi kierownikami dla spraw młodzieży lotniczej. Powyższe wnioski nie dotyczą Związków akademickich.

Wobec tego, że na terenie w. miasta Gdańska jest przeznaczony pewien teren na lotnisko cywilne (polskie), uznano za pożądane przystąpienie do budowy tego lotniska.

Położono nacisk na wciągnięcie do współpracy w L. O. P. P. osadników.

W sprawie wydzielenia Zagłębia Dąbrowskiego Zjazd Sekretarzy wyraził opinję, że Komitet Sosnowiecki winien być bezwzględnie wydzielony i prosił Zarząd Główny, aby podobne wypadki przewidział przy opracowywaniu poprawek do istniejącego statutu.

Dłuższą dyskusję wywołała sprawa bezładnych i bezcelowych zbiórek na samoloty. Stwierdzono, że M. S. Wojsk. przyjmuje ofiary od społeczeństwa, pomijając L.O.P.P., a tem samem podrywając jej autorytet. Sprawa ta, jak zostało wyjaśnione na Zjeździe, jest przedmiotem szczególnej troski i uwagi Zarządu Głównego, który zamierza odwołać się w niej do p. ministra spr. wojsk.

W sprawie budowanego przez Ligę Instytutu Aerodynamicznego zostało stwierdzone, że budowa rozwija się pomyślnie. W najbliższym czasie odbędzie się poświęcenie kamienia węgielnego.

W sprawie obrony przeciwgazowej, p. dyr. Garczyński zakomunikował, że Zarząd Główny porozumiewał się z Komitetem Obrony Przeciwgazowej w sprawie skoordynowania wspólnej pracy, jednak do porozumienia nie doszło z winy Komitetu Przeciwgazowego.

Wreszcie przypomniano, ze w dniu 14 lipca b. r. w Rosji odbędzie się sowiecki „Dzień Lotniczy" i postanowiono wykorzystać dzień ten dla propagandy.

REGULAMIN
Kursu Kierowników Modelni Lotniczych.

(Instruktorów modelnictwa lotniczego).

A. Termin zgłoszeń i czas trwania kursu.

1. Min. W. R. i O. P. zgłosi do Zarządu Głównego L. O. P. P. przed dniem 10 czerwca podania kandydatów na kurs. W terminie tygodniowym od powyższej daty Zarząd Główny L. O. P. P. prześle do Min. W. R. i O. P. listę zakwalifikowanych do przyjęcia.

2. Kurs kierowników modelni rozpocznie się 6 lipca r. b.

3. Zakończenie kursu nastąpi 6 sierpnia. W dniu tym odbędzie się rozdanie świadectw, w obecności przedstawicieli L. O. P. P. i Min. W. R. i O. P.

B. Kierownictwo Kursu.

1. P. prof. Witoszyński przyjął ofiarowaną mu przez Zarząd Główny L. O. P. P. godność dyrektora kursu.

2. Gospodarzem kursu został p. Woyna.

C. Rozkład zajęć.

1. Program obejmuje część teoretyczną (18 godzin) oraz część praktyczną (90 godzin).

2. Poza kursem programowym odbędą się dwa wykłady p. prof. Witoszyńskiego z ogólnej teorji lotnictwa.

3. Zajęcia odbywać się będą w dnie powszednie od godz. 10 do 14.

4. Słuchacze mają prawo wykonywać dodatkowe prace w modelni poza godzinami programowemi.

D. Dyplom.

Słuchacze otrzymują dyplom z ukończenia kursu, jeżeli wykażą się:

a) z przesłuchania wszystkich wykładów teoretycznych,

b) z prawidłowego wykonania 5 modeli.

E. Regulamin nauk.

1. Sprawdzenie obecności na wykładzie względnie na zajęciu praktycznem odbywa się przez podpisanie listy obecności.

2. Słuchacze mogą być zwolnieni z obowiązku uczęszczania na wykłady teoretyczne, jeżeli wykażą się samodzielnemi pracami (drukowanemi lub w rękopisie), omawiającemi kwestję poruszoną w opuszczonym wykładzie.

F. Organizacja gospodarcza.

1. Słuchacze z prowincji zostaną zakwaterowani w gmachu szkoły im. Konarskiego.

2. Słuchaczki z prowincji zostaną zakwaterowane oddzielnie.

3. Słuchacze i słuchaczki z prowincji będą korzystać z wspólnych obiadów oraz będą otrzymywać 2 zł. 50 gr. dziennie na pozostałe wyżywienie.

G. Program szczegółowy.

A. Część teoretyczna.

1. Zarys historyczny	2	godz.
2. Zasady lotu	3	„
3. Samolot	1	„
4. Silnik	2	„
5. Śmigło	1	„
6. Technologja materjałów do budowy modeli	2	„
7. Organizacja modelni	1	„
8 Budowa modelu, plan, wykonanie, zrównoważenie	4	„
9. LOPP i jej zadania.	2	„

B. Część praktyczna.

1. Budowa modeli latających i redukcyjn.)
2. Wyrób śmigieł) 90 godz.
3. Próby lotu)

Ofiarność firmy Plage i Laśkiewicz.

Firma Plage i Laśkiewicz w Lublinie zadeklawała na budowę Instytutu Aerodynamicznego 2 pro mille od każdego rachunku pomiędzy firmą a Dep. IV M. S. Wojsk.

Za ten obywatelski gest wyrażamy firmie Plage i Laśkiewicz serdeczne podziękowanie i wierzymy, że przykład jej zachęci do naśladownictwa inne firmy.

Uroczystość w Czarnej Wsi.

Koło L. O. P. P. w Czarnej Wsi, pow. Sokólskiego obchodziło uroczyście dzień 3 maja.

Uroczystość rozpoczęła msza polowa, poczem nastąpił pochód do kościoła w Czarnej Wsi, odległego o 2 kilometry. W pochodzie wyróżniała się miejscowa organizacja L. O. P. P. ze sztandarem oraz orszak młodzieży wiejskiej na koniach, udekorowany wstęgami o barwach narodowych.

Wieczorem w sali miejscowego kina odbyła się uroczysta akademja, zorganizowana staraniem miejscowego Koła L. O. P. P. według programu, ułożonego przez członków Zarządu pp.: E. Woszczenko i Wł. Szpalińskiego.

Inicjatywa i całkowite kierownictwo uroczystości spoczywały w rękach p. dyrektora tartaków Jana Czajkowskiego.

POŚWIĘCENIE I OTWARCIE CENTRALNYCH KURSÓW KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH W WARSZAWIE



4 b m. został dokonany akt poświęcenia Centralnych Kursów Kierowców Samochodowych w Warszawie, przy ulicy Marjensztadt Nr. 4. Obszerne sale wykładowe, własne warsztaty mechaniczne, urządzone podług ostatnich wymagań techniki i nauki, pierwszorzędne siły profesorskie z prezesem sekcji samochodowej warszawskiej politechniki p. Szyndlerem, inż. Junosza-Stępowskim i wiceprez. sekcji samoch. warsz. polit. p. Możdżeńskim na czele, odrazu postawiły C. K. K. S na pierwszorzędnej stopie. Na wykłady uczęszcza już przeszło 300 słuchaczy. Założyciel Kap. Rez. W. Samoch. Eug. Hoppen (kierownik kursów), znany szeroko w świecie sportowym, daje gwarancję utrzymania C. K. K. S na odpowiednim poziomie. Grupa założycieli, profesorów i obecnych na uroczystości z pp. gen. W. Wejtko (1), E. Hoppen (2), St. Budnickim (3), mjr. Hryniewieckim (4), hr. Morstinem (5), kpt. Szydelskim (6) i sek. Kom. Rządu p. Daniszewskim (7) w środku.

Ag. Fot. Marjan Fuks.